



Looloo

www.dvd4arab.com

الضياع بين

أمواج المحيط

تأليف
د. جلال عبد الصالح
إشراف
أ. / حمدي مصطفى

المؤسسة العربية الحديثة

مقدمة المحرر

يستعرض هذا الكتاب وقائع حقيقية ، وأحداثاً صادقة حدثت بالفعل من واقع للحياة ، ليس لها أى تفسير على الإطلاق .

والهدف منها - بجانب للتسلية والمعرفة ومتعة القراءة - فتح آفاق جديدة إلى عالم واقعى زاخر بالأحداث ، ويموج بالحركة ، ويتفاعل بالتغيير .

أيضاً الاطلاع على تجارب الآخرين وأفكارهم فيما يعرض عليهم ، وأساليبهم فى مواجهة محن الحياة ، وتحريك روح المغامرة والاستكشاف والتساؤل والبحث عن المجهول .

وتلمس النبع الصافى من الخيال المبدع الذى يتميز به الإنسان دون كل المخلوقات ، واستدعاء كل المعانى الجميلة من التضحية والفروسية والنبالة والسمو ، وإعلاء القيم الأصيلة التى تمثل جوهر الإنسان ، وسبب وجوده على الأرض ، وكيف يمكن للمرء أن يتصرف إذا ما صادفه موقف مشابه ، أو حتى أن يقيم سلوكيات الآخرين وأقوالهم بمعيار الإنصاف والشرف والجلال . فضلاً عن الكثير من المعلومات

العلمية أو النادرة أو الغريبة التى يتضمنها نسيج كل حدث أو موضوع ، بلا إقحام .

كما تشير على المرء ألا يلتصق كثيراً بالماديات على حساب المعنويات ، فما لهذا خلق الإنسان .

أيضاً ترشده إلى استكشاف القواعد أو القوانين التى تحرك الحياة وتضبطها فى كل مجال ، لضرورة المواءمة والتكيف والتغيير .

بمعنى آخر ، إدخال المنهج العلمى فى مسار حياتنا وأسلوب تفكيرنا وتناولنا للأمور ، فالحياة ليست فوضى .

والقاعدة الأساسية أن كل شخص لابد أن يجابه طوال حياته ، الكثير من الابتلاءات والاختبارات - شرها وخيرها - حتى تظهر أصالة معدنه وحقيقة ما بداخله .

كما أن عليه ألا يعتمد كثيراً على حواسه فقط ، ففى هذا العالم من الأحداث والمشكلات ما لا يمكن التوصل إليها إلا بإحكام العقل ، أو حتى بالحدس أو بعد النظر أو نفاذ البصيرة .

محرم الجديدة

جلال عبد الفتاح

محنة فى جنوب المحيط الهندى ..

[بقلم : جوردون كوك ، وآلان إيست]

منذ مدة طويلة ، ونحن نحلم بالإبحار فى نفس الطريق الذى سلكه المستكشف البريطانى الكابتن جيمس كوك James Cook ، فى المحيطات حول العالم ، منذ مائتى عام .

وعلى ذلك ، فقد قضينا أوقات فراغنا خلال الأعوام الستة عشر السابقة ، فى صقل مواهبنا على السفر البحرى لمدة طويلة ، والتدريب فى المياه القريبة من السواحل البريطانية . وقضينا الشهور الأخيرة فى إعداد مركبنا - ويف ووكر Wave Walker - واختباره فى أكثر الأجواء التى وجدناها عنفاً وقسوة . وهو مركب Boat شراعى ، يبلغ طوله 23 متراً ، ويزن 36 طناً ، ومصنوع من الأخشاب المتينة .

وهكذا أبحرنا من ميناء بلايموث Plymouth فى جنوب غرب بريطانيا فى يوليو 1976 ، على خطى جدى الأكبر « كوك » بمناسبة مرور 200 سنة على رحلته البحرية . وهى رحلة

تمتد إلى 65 ألف ميل بحري - الميل البحري يساوي 1.852 كيلومتر - وقد تستغرق الرحلة حوالي ثلاث سنوات لاتمامها .
واصطحبت معي زوجتي ماري Mary ، وابنتي سوزان Suzanne .
7 سنوات ، وابني يوناثان Jonathan - 6 سنوات .

انقضت المرحلة الأولى من الرحلة بطريقة مريحة ومبهجة .
حيث أبحرنا نحو الجنوب على طول الساحل الغربي الإفريقي ،
وحتى مدينة الكاب في جنوب إفريقيا .

وقبل أن نتجه شرقاً ، أخذنا معنا بحارين مدربين ، هما :
لاري فيجيل Larry Vigil الأمريكي ، وهيرب سيجلر Herb Seigler ،
ليساعدانا في اجتياز جنوب المحيط الهندي ،
الذي يعد من أكثر بحار العالم عنفاً واضطراباً .

وكانت محطتنا التالية في رحلتنا الطويلة هي ميناء
فريمانتيل Fremantle في جنوب غرب أستراليا . في خط
مباشر بين الميناءين ، وعلى بعد 4708 ميل بحري - حوالي
8474 كيلومتراً .

منذ اليوم الثاني من إبحارنا من مدينة الكاب Cape Town ،
بدأنا في مواجهة الرياح العاصفة . واستمرت هذه الأنواء
الشديدة طوال الأسابيع القليلة التالية . لم تكن الرياح

العنيفة لتزعجني ، ولكنها الأمواج العالية التي كانت
ترعبني . حيث بلغ ارتفاعها حوالي 15 متراً ، أي قدر
ارتفاع الصاري الأكبر Main - Mast لمركبنا .

في يوم 25 ديسمبر 1976 ، وجئنا أنفسنا على بعد 2200
ميل بحري - حوالي 3960 كيلومتراً - شرق مدينة الكاب
الإفريقية . وبالرغم من حالة الجو المريعة ، فقد تمتعنا
باحتراف عيد الميلاد على ظهر المركب ، بما فيها شجرة
اصطحبناها لهذه المناسبة . وفي أمسية رأس السنة الجديدة ،
لم نلاحظ أي تحسن في حالة الجو . ولكننا كنا نأمل في تغير
قريب . ولقد تغير بالفعل ، ولكن إلى الأسوأ .

في فجر الثاني من يناير ، أصبحت الأمواج هائلة الحجم .
وكنا نبحر في مقابل الرياح ، ومع ذلك كنا نحقق تقدماً
بطيئاً لا يزيد على ثمانية عقد Knot في الساعة ، باستخدام
شرع العاصفة الصغير Storm jib - والعقدة مقياس السرعة ،
وتساوي الميل البحري في الساعة ، أي تساوي 1.852
كيلومتر في الساعة .

عندما كانت المركب تعلو قمة كل موجة ، كان في إمكاننا
أن نرى الأمواج الضخمة تتحرج في اتجاهنا . وكان صرير

الرياح ، ورشاش المياه مؤلماً للغاية . ولإبطاء اندفاع المركب ، طويينا الشراع الصغير . وحاولنا تحقيق قدر من التوازن ، بإلقاء مرساة الحبال الثقيلة Mooring ، لتتدلى في الأعماق من مؤخر المركب .

ثم أخذنا نعيد ربط كل شيء على السطح . وبدأنا نتدرب على استخدام طواف النجاة Life - Raft . وتثبيت حبال الإنقاذ Life Lines ، وارتداء المعاطف المضادة للماء ، وسترات النجاة Life-jacket . ثم الانتظار لما يحدث .

قرب الغروب ، بدت أول إشارة على الكارثة الوشيكة . ساد السكون المطبق ، المنذر بالسوء ! وهدأت الرياح تملأ ، وتحولت السماء فجأة إلى ظلمة قاتمة . ثم لرتفع هدير مزمر ، وانفجعت سحابة ضخمة نحو مؤخر المركب Stern .

لفزعى تأكدت من أنها لم تكن سحابة ، وإنما موجة هائلة لم أر شيئاً مثيلاً لها من قبل . لقد كانت تبدو رأسية كالجدار أو الجبل المشطوف . ارتفاعها ضعف أي موجة أخرى ، مع قمة متكسرة مخيفة .

لزداد الضجيج وأصبح كقصف الرعد ، بينما تحرك مؤخر المركب في مواجهة الموجة . اعتقنت اللحظة أننا سوف ننجو



انعطت المركب (رطب وركر) أمواجها كالجبال .

لو امتطيناها ، ولكن حدث تفجر مربع ، رج سطح السفينة Deck . لقد تكسر سيل جارف من المياه البيضاء والخضراء على المركب بأكملها . اصطدمت رأسى بعجلة الدفة ، وكنت مدركاً لما يحدث ، حينما قذفت بي المياه من فوق السطح لأغرق تحت الأمواج . تقبلت مصيرى ، بما فيه من الموت المقرب . وعندما كنت أنزل فى غيبوبة ، شعرت بسكون مطلق !

طفت رأسى فوق سطح الماء ، فيما لم أكن أتوقعه . وكانت المركب « ويف ووكر » قريبة منى ولكنها منقلبة ، حيث كانت صواريخها أفقية موازية لسطح الماء . فتشبثت بمن منتصف الصارى الأمامى ، ثم جاءت موجة طوحت بالمركب إلى الوضع الصحيح . ووجدت نفسى سابحاً فى الهواء مع الصارى ، وقذفت بي الأمواج اللاصقة على ظهر المركب كالذمية . تكسرت ضلوعى اليسرى ، وامتلا فمى بالدماء والأسنان المتكسرة . وبطريقة ما ، عثرت على عجلة الدفة . فوجهت المركب لى تجابه الموجة التالية بطريقة صحيحة ، واستمرت على ذلك .

كنت أشعر بأن المركب قد امتلأت بأطنان من المياه أسفلها .

لكنى لم أجرو على ترك عجلة الدفة لبحث الأمر . فجأة انفتح باب الكوة الأرضية الأمامية ، وظهرت مارى وهى تصرخ : « نحن نغرق ! لقد تحطم جانب المركب ، وامتلائنا بالمياه ! » . فصحت بها : « تتولى عجلة الدفة . » واندفعت نحو باب الكوة الأرضية .

كان لارى وهيرب يشغلان مضخات المياه بجنون . وكانت الأخشاب المتكسرة متدلّية بزاوية غريبة ، والجانب الأيمن للمركب Starboard ثالفاً ومفتوحاً . وكانت الملابس والخراطم والأوعية والنقود تحت مستوى الماء .

ووصلت إلى كابينة الأولاد ونصفتى غارق فى المياه : « هل أنتم بخير ؟ » .. « نعم ! » .. وأجابوا من السرير الأعلى . وقالت سو Sue : إنها أصيبت بجرح فى رأسها ، حيث أشارت إلى تورم كبير فوق عينيها . ولم يكن لدى وقت للقلق بشأن الرعوس المصطدمة .

عثرت على مطرقة وبعض المسامير وقماش مضاد للماء ، وصعدت للسطح . كانت المركب تعب الماء مع كل موجة تقابلنا ، من خلال جانبها الأيمن المفتوح . وإن لم أستطع أن أقوم ببعض الإصلاحات ، فمن المؤكد أننا سنغرق .

وبكيفية ما استطعت بسط رول قماش ، وثبته لتغطية باب الكوة الأرضية والفجوات الأخرى . واستمرت المياه في التسرب ، ولكن معظمها ينزلق بعيداً الآن .

كانت هناك مشكلات أخرى ، عندما احتجزت يد المضخة اليدوية ، بضغط المخلفات العائمة في الكابينة . كما توقفت المضخة الكهربائية لحدوث ماس كهربائي بسبب المياه . وارتفع مستوى سطح الماء في الكابينة إلى حد مخيف .

على السطح وجدت الطلمبتين الاحتياطيتين اليدويتين منزوعتين بشدة ، بجانب دعامة الصاري الأمامي للمركب Forestay ، وشرع مقدم المركب Jib ، وقوارب المجاديف للإيقاد Dinghies ، وكذلك المرساة الرئيسية الأمامية Anchor . أى أن الدمار كان شاملاً أعلى وأسفل المركب .

تذكرت أن لدينا مضخة كهربائية أخرى تحت سطح غرفة الخرائط ، وأوصلتها إلى الأبواب الخارجية . وحمدت الله على أنى وجدتها تعمل .

قضينا الليل بطوله ونحن نعمل بعزم ومثابرة وصرامة في شتى الأعمال الروتينية ، من ضخ المياه والتوجيه وتشغيل الراديو . لم نطلق أى رد لندائنا بالاستغاثة ، ولم يكن ذلك

مدعاة للدهشة ، خاصة في تلك الأصقاع النائية من جنوب العالم .

كان تورم رأس « سو » ينذر بالخطر ، فقد كان لديها عيانان سوداوان متضخمتان . ولكنها الآن فقط كشفت عن قطع عميق في ذراعها . وعندما سألتها لماذا لم تجعلنى أعرف من قبل حقيقة جروحها . قالت بعنفوية شديدة تدل على التقدير المبكر للمواقف : « .. لم أكن أريد أن أزيد متاعبك عندما كنت تحاول إنقاذنا جميعاً ! »

في صباح الثالث من يناير ، تمكنت المضخات من خفض مستوى المياه في غنابر المركب ، إلى المستوى الآمن والمناسب لكى نأخذ قسطاً من الراحة لمدة ساعتين بالتناوب . ولكننا مازلنا نعانى من تسرب المياه ، من مكان ما تحت خط مستوى المياه .

عندما فحصت الأمر ، تبين لى أن كل دعامة هيكل المركب المستعرضة قد تهشمت تقريباً حتى القاع الطولى للمركب Keel . وفى الواقع ، فإنه لم يكن هناك ما يشد هيكل المركب Hull ، أو بالتحديد هيكل قطاع الجانب الأيمن ، سوى قواطع قليلة .

لقد بقينا على قيد الحياة لمدة 15 ساعة منذ أن ضربتنا الموجة الهائلة . ولكن هل تستطيع المركب « ويف ووكر » أن تتماسك بما فيه الكفاية حتى نصل إلى أستراليا . راجعت خرائطنا ، ووجدت أن هناك جزيرتين صغيرتين تقعان على بعد عدة مئات الأميال البحرية ناحية الشرق من موقعنا . هما جزيرة سانت بول St. Paul ، وجزيرة أمستردام Amsterdam . وكلتاها فرنسيتان تتخذان كقاعدة علمية في جنوب المحيط الهندي . وكان أملنا الوحيد هو الوصول لأي من هاتين الجزيرتين في المحيط الشاسع . حيث تقعان على بعد 3555 ميل بحري « حوالي 6400 كيلومتر من كاب تاون » .

ولكن ما لم تهدأ الرياح وتنخفض الأمواج ويتحسن الجو ، حتى يمكننا الإبحار ونشر الأشرعة ، فإن فرصتنا سوف تكون ضئيلة حقاً .

في يوم 4 يناير - وبعد 36 ساعة من ضخ المياه المتواصل - تمكنا من الوصول إلى السنتيمترات الأخيرة من المياه . وكان علينا فقط متابعة ضخ المياه التي مازالت تتسرب أولاً فلولاً . لم يكن في إمكاننا نشر أية أشرعة على الصاري الرئيسي الأكبر Main - Mast . حيث إن ضغط الهواء على

الشراع ، كفيل بتفكيك القسم المهشم من جسم السفينة . وعلى ذلك قررنا رفع شراع مقدم المركب الصغير ، والاتجاه نحو ما اعتقد أنه موقع الجزيرتين .

عثرت زوجتي ماري في هذا اليوم ، على بضع علب من اللحم المحفوظ والبسكويت المحلى . وأمكننا تناول أول وجبة لنا منذ يومين .

ولكن راحتنا لم تدم طويلاً . ففي الساعة الرابعة عصرًا تراكمت المسحب الداكنة . وخلال ساعتين وصلت سرعة الرياح إلى 40 عقدة - حوالي 72 كيلومتراً في الساعة - وتراكضت الأمواج وبدأت في الارتفاع . واستمر الجو في التدهور طوال الليل . وفي فجر يوم 5 يناير كان موقفنا يدعو إلى اليأس مرة أخرى .

عندما ذهبت للاطمئنان على الأولاد ، سألتني جون Jon : « هل سوف نموت يا والدي ؟ » . وحاولت أن أؤكد له أنه يمكننا أن ننجو بالعمل الجاد والمثابرة المستمرة . ولكنه تابع قوله : « نحن لسنا خائفين من الموت ، إذا استطعنا أن نبقى معاً ! » . لم أجد الكلمات المناسبة التي يمكن أن تعبر عن مشاعري ، فتركت كابينة الأطفال وأنا أكاد أختنق من

التأثر من صلابة تحملهم وصدق فطرتهم . وأمدنى ذلك بقوة إضافية لمكافحة البحر بكل ما أملك .

ولحماية ضعف الجانب الأيمن ، قررت استخدام هيكل الجانب الأيسر Larboard السليم لمواجهة الموجات القادمة . وارتجلت حلاً لجعل المركب أكثر استقراراً ، وذلك باستخدام مرساة البحر الخلفية من حبال النايلون الثقيلة . حيث ربطت بالحبل وعاءين من البلاستيك ، كل منهما يضم ستة جالونات من شحم البارافين Paraffin .

في مساء هذا اليوم ، جلست وهارى معاً متشابكى الأيدي ، بينما كان المزيد من المياه يتدفق عبر الألواح المحطمة عند كل حركة للمركب . وكنا نشعر أن النهاية أصبحت قريبة جداً . ولكن المركب استطاع أن يمتطى العاصفة .

في صباح 6 يناير هدأت الرياح إلى حد كبير . وحاولت أن أعرف موقع السفينة بالنسبة لخطوط الطول والعرض ، وذلك باستخدام آلة السدس Sextant لقياس الزوايا بالنسبة للأفق .

عدت إلى غرفة الخرائط محاولاً تقدير سرعة الرياح ، والتغير في خط سيرنا ، والانحراف مع التيارات البحرية Drift ، والمجاري المائية Current ، وذلك لحساب موقعنا الحالي .

وأفضل ما أمكننى التوصل إليه ، هو أننا فى مكان ما فى محيط مساحته 100 ألف ميل مربع ، ونحاول أن نبحث عن جزيرة صغيرة لا تزيد مساحتها على 24 ميلاً مربعاً .

بينما كنت غارقاً فى تفكيراتى وتصوراتى ، انضمت إلى « سو » وهى تتحرك فى ألم . كان الجانب الأيسر من وجهها قد أصبح الآن أكثر تورماً وتضخماً . ولم تعد عيناها لتظهر إلا من خلال شقوق صغيرة من الانتفاخ . وأعطتني بطاقة Card رسمتها بنفسها . فى الوجه الأمامى كان هناك كاريكاتور لى ولمارى ، ثم لى وحدى مع بعض كلمات تقول : « .. ههنا بعض الناس المضحكين ! هل هذا يجعلك تضحك ؟ » . ولقد ضحكت كثيراً ، وكنت أحتاج إليه فى هذا الوقت العصيب . وعلى الجانب الآخر من البطاقة ، كانت هناك رسالة : « .. كم أحبكما معاً . ولهذا فإن هذه البطاقة تقول لكما شكراً . ودعنا نأمل فيما هو أفضل ! » .

كان من الضرورى علينا أن نحقق الأفضل فعلاً فى كل ما نفعله بطريقة ما ، وأعدت فحص حساباتى عدة مرات ، حيث إننا فقدنا بوصلتنا الرئيسية Compass . وكنا نستخدم البوصلة الاحتياطية التى لم تكن مضبوطة تماماً ، حيث إنها لا تحتوى على التغييرات المغناطيسية . ولذلك راعيت فرق هذا الانحراف المغناطيسى ، وكذلك تأثير التيارات البحرية الغربية .

في الساعة الثانية من بعد الظهر ، صعدت إلى سطح المركب ، وطلبت من لاري - الذي يوجه الدفة - الانطلاق بالسفينة إلى زاوية 185 درجة ، نحو جزيرة أمستردام ، التي تقع على خط عرض 37 جنوباً ، وخط طول 79 شرقاً . وقلت له باقتناع لم أكن أشعر به ، إننا لو كنا محظوظين ، فمن المتوقع أن نشاهد الجزيرة حوالي الخامسة عصراً .

وبقلب مثقل بالهموم ، عدت إلى كابيتنى في الطابق الأسفل ، وصعدت إلى فراشى ، ولدهشتي ذهبت في غفوة سريعة . وعندما استيقظت كانت الساعة تشير إلى السادسة مساءً ، وبدأ الظلام ينتشر . وكنت أعرف أننا لا بد قد تجاوزنا الجزيرة ، وكان ألمانا في العودة ، في مواجهة الرياح الغربية للعنور على الجزيرة .

في هذه اللحظة ، ظهرت كتله من الشعر الأشعث على طرف فراشى . كان يوناتان وأخته سوزى خلفه : « هل يمكننى أن أعانفك ! » . وتساعلت بدهشة : « .. ولم أحصل على هذا التقدير الآن ؟! » . ورت « سو » بفرحة : « .. لأنك أفضل أب في العالم . وأعظم قبطان سفينة أيضاً ! » . وأجبت مهموماً « .. ليس الآن يا أولادى ، إننى قلق ! » .

وررت « سو » بنبرة الأمر الواقع في صوتها : « .. لا ينبغي أن تكون كذلك ، لقد عثرت على الجزيرة » . وصحت بفرح « ماذا تقولين ؟! » . ورد الاثنان معاً : « إنها هناك ، ألمانا مباشرة . كبيرة الحجم كبارجة قتال ضخمة Battle ship » .

اندفعت إلى سطح المركب ، وتطلعت بارتياح نحو خط اليابسة الصخري لجزيرة أمستردام في الأفق . لم تكن الجزيرة سوى قطعة كنيبة من الصخور البركانية ، بها بعض النباتات الخضراء والطيور . ولكنها كانت أجمل الجزر في العالم كله ، وأروع فنار شاهده .

ورسونا في المساء ، بعيداً عن الساحل Off shore لقضاء الليل . وفي الصباح ، وقف سكان الجزيرة الثمائية والعشرون ، ليرحبوا بنا ، ويساعدوننا في الرسو على الشاطئ الصخري .

عندما أصبحت واقفاً على الأرض مرة أخرى ، امتلأت نفسى بالتقدير والامتنان لرفيقى الرحلة لاري ، وزميله هيربى . اللذين لم يفقدا مرحهما وتفاؤلهما حتى في أقسى الظروف العصبية .

وكذلك زوجتى ماري ، التي أمسكت بدفة السفينة وأدارتها

في الأوقات الحرجة . وفوق كل ذلك ، اتجهت أفكارى إلى الابنة الصغيرة ، التى لم ترغب فى أن أشعر بالقلق حول جروحها . وكذلك ابنى الصغير ، الذى لم يكن خائفاً من أن يموت ، طالما كان مع والديه وأسرته .

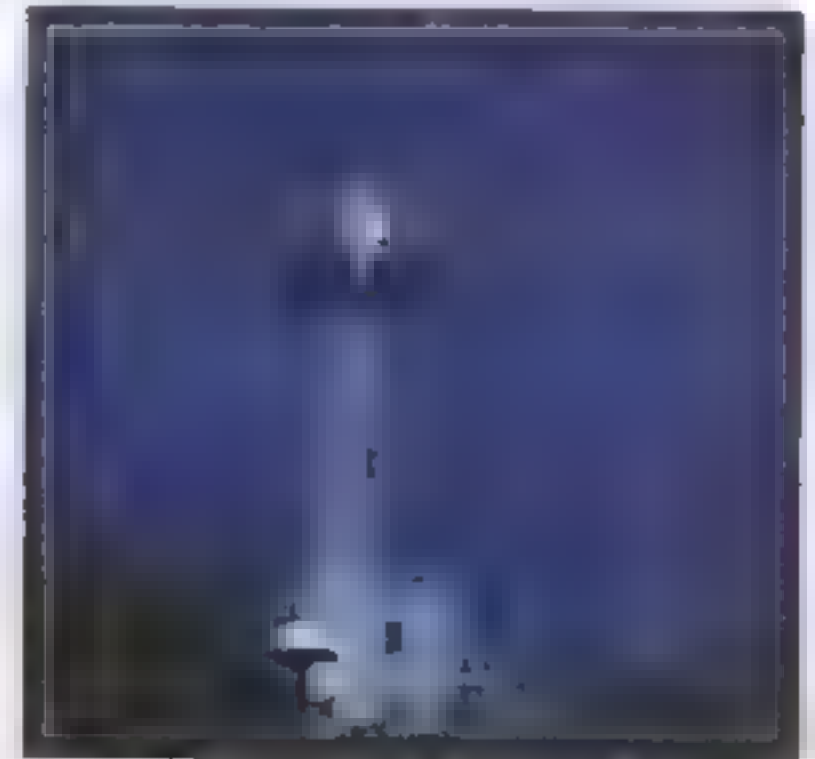
أجريت للصغيرة « سو » ست عمليات متتالية لإزالة النداء للمتجمعة بين الجلد والجمجمة ، قام بها الأطباء الفرنسيون فى الجزيرة . ثم سافرت مع أخيها ووالدتها على ظهر باخرة شحن من الجزيرة إلى ميناء فيرماتيل فى جنوب غرب أستراليا ، على بعد 2074 كيلومتراً .

بعد إجراء الإصلاحات المؤقتة للمركب ، أبحر به جوردون كوك والبحارون إلى أستراليا ، حيث التأم شمل الأسرة مرة أخرى فى فبراير 1977 . ولكن فى شهر أغسطس ، وقبل أيام قليلة من عزمهم على الإبحار مرة أخرى لاستكمال الرحلة ، اصطدمت سفينة صيد Trawler بالمركب وتسببت فى أضرار شديدة .

بعد إجراء الإصلاحات للمرة الثانية فى الميناء الأسترالى ، استأنفت الأسرة رحلتها لبحرية ، وحتى ميناء أوكلاند Auckland



طموح الجزيرة الفرنسية تسبق المركب عند الغروب



منار جزيرة (أمستردام) الفرنسية جنوب المحيط الهندي

مواجهة المحيط من أجل الحرية ..

[بقلم : كينيث شافير]

لست سنوات طويلة والشباب يحلم بالهرب من العالم الشيوعي ، وفجأة جاءت الفرصة المناسبة ، ولكنها مجازفة مميتة . فلما أن يقوم بها الشاب كارل بلي Karl Bley الآن ، وإما لن تتحقق أحلامه للأبد .

وحلفت طائرة أمريكية ذات محرك واحد على ارتفاع منخفض ، واتجهت مباشرة نحو باخرة ركاب سياحية تابعة لألمانيا الشرقية - قبل أن يعاد توحيد الألمانيتين عام 1989 - وكان تخليق لطيار بطائرته على ارتفاع منخفض فوق السفينة مباشرة ، علامة متلق عليها للميكاتركي الشاب - الذي يبلغ من العمر 24 سنة - والذي يعيش وراء الستار الحديدي Iron Curtain ، بأن يقفز من فوق سطح السفينة إلى المحيط الأطلنطي ، وأن يصبح بعيداً .

كانت هولجس الرية والشك تعمل في نفوس المشتركين في عملية التهريب . فحتى مياه المحيط الأطلنطي ، التي لا تبعد أكثر من 12.5 كيلومتر عن مجموعة جزر فلوريدا

في نيوزيلاند . ثم انطلقوا شمالاً في أبريل 1978 نحو ميناء سوكا Suva في جزر فيجي Fiji ، على بعد 2070 كيلومتراً . ثم منها نحو الشمال الشرقي إلى جزر هاواي Hawaii - لولاية رقم 50 الأمريكية - والتي هبط على سواحلها الكابتن كوك عام 1777 .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader's Digest, An Article Titled : « Ordeal in the Indian Ocean » . By Gordon Cook and Alan East , June 1978 . Pleasant Ville , N.Y. 10570, U.S.A

كيز Florida Keys ، تُعد مياهاً معادية في معظم الأحوال .
خاصة في ذلك الوقت من السنة الذي يتوافق مع اليوم
التالى لعيد الشكر Thanks giving - الذى يقع فى آخر يوم خميس
من شهر نوفمبر - عام 1970 . ومع ذلك فقد امتلأت النفوس
بالأمل والانتظار ، فى إمكان الترحيب بصاحب الوثبة اليقظة
إلى عالم الحرية .

وحتى لو استطاع كارل الإفلات من قوة الامتصاص
الهائلة لدواسر السفينة « الرفاسات » Propeller الخلفية ،
فعليه أن يواجه أسماك القرش Sharks الشرسة التى تكتظ
بها المنطقة ، حتى يصله قارب الإنقاذ . ولكن هناك
تساؤلات محيرة أخرى : فهل كارل بلى نفسه على ظهر
السفينة فعلاً ؟ ولو كان الأمر كذلك ، فهل سوف يتمكن
من القفز ، أم سوف يفقد أعصابه وجراته من منظر
الأمواج من ارتفاع 12 متراً ؟ ولو فعل ذلك ، هل يتمكن
من أن يظل طافياً فترة كافية - يكون خلالها عرضة لهجوم
القرش - حتى يلتقطه قارب الإنقاذ ؟

كان الهروب إلى الحرية هدف كارل ، منذ الليلة التى
عبرت فيها السفينة أمام السواحل الأمريكية منذ عامين .

وقد حدث ذلك عندما عمل على ظهر سفينة الركاب السياحية
فولكر فرويند شافت Volker freund Schaft التى تقوم برحلات
سياحية منتظمة بين موانئ ألمانيا الشرقية ، وهافانا Havana
عاصمة كوبا فى البحر الكاريبي . وكان مسار السفينة يقتضى
- فى مراحلها الأخيرة - المرور فى مضيق فلوريدا . وكثيراً
ما شاهد لضيء مدينة ميامي Miami عاصمة الولاية ، عندما
تبدأ سفينته عبور المضيق .

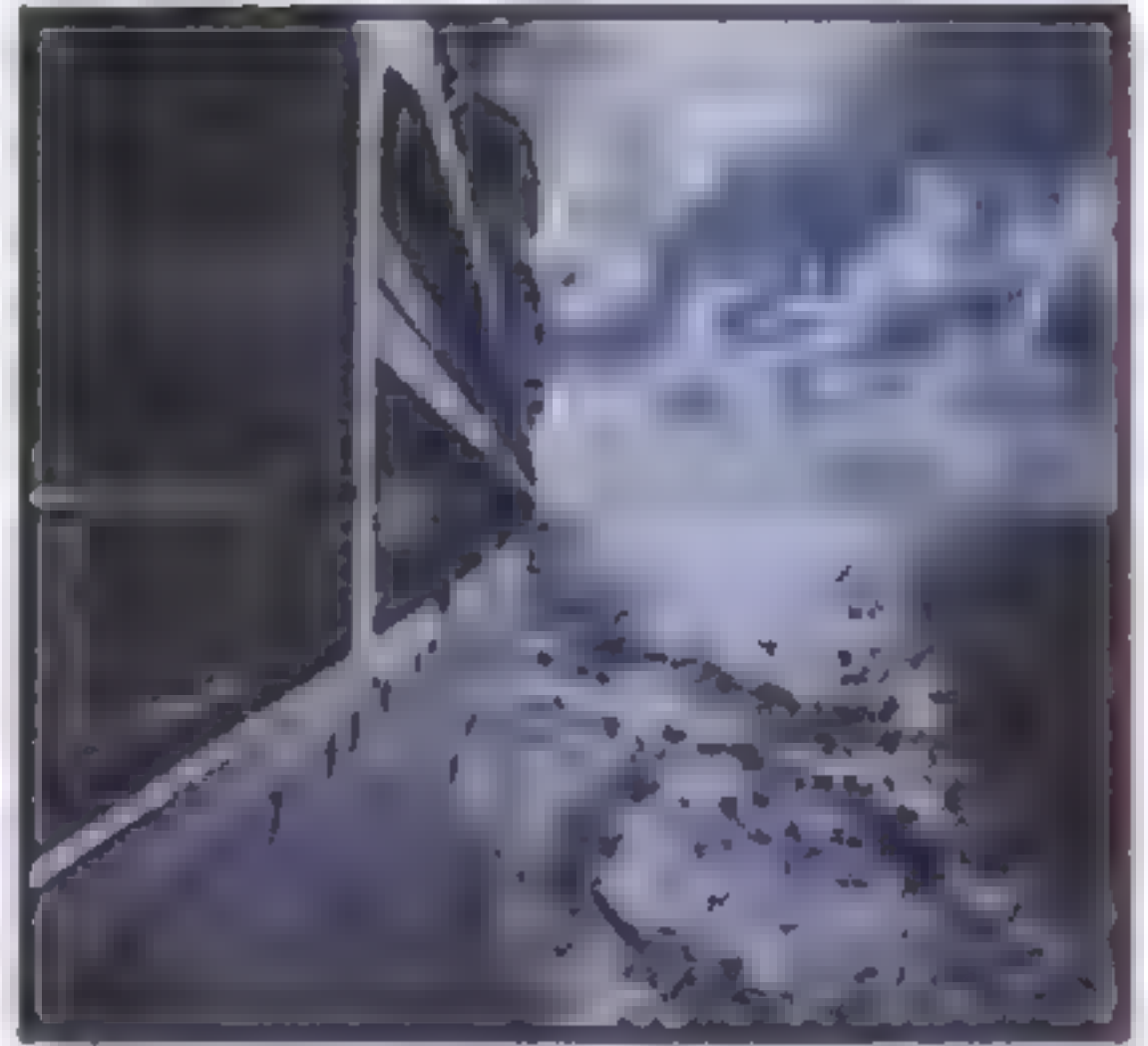
كان أخوه الأكبر إيريك بلى Eric Bley قد استطاع الإفلات
من ألمانيا الشرقية عام 1955 . وتبعه بعد ذلك بعام خطيبته
مارليس Marlis ، حيث هاجرا إلى الولايات المتحدة الأمريكية ،
وأصبحا مواطنين أمريكيين . وأسس إيريك شركة ناجحة
لبناء الماكينات فى فيلا بارك Villa Park جنوب مدينة شيكاغو
Chicago بولاية إلينويس Illinois .

طوال 18 عاماً كان الأخوان يتراسلان بتنظيم . وقد استطاعا
خلالها تنظيم سفرة خاصة بهما ، حتى يمكن للرسائل أن تمر
بسهولة تحت أعين الرقابة الألمانية الشرقية الدائمة . وعندما
قامت السفينة برحلتها إلى هافانا لأول مرة عام 1968 ، كتب
كارل لأخيه الأكبر إيريك رسالة من كوبا ، يقول فيها إنه
لو اقترب إلى هذا الحد مرة أخرى من السواحل الأمريكية
« فإتنى سوف أقفز ، وأصبح حتى أصل إليها ! »

كان إيريك يعرف طعم المرارة اللاذعة التي تضمنتها رسالة أخيه ، فهو نفسه ذاق هذا البؤس لسنوات . كما أنه يعرف أيضاً أن الفرصة ضئيلة جداً للسباحة 12.5 كيلومتر ، من السفينة وحتى الشاطئ . وكان هذا الإبراك وحده كفيل بإشاعة اليأس على الجانبين .

لكن إيريك توجه إلى « فلوريدا كيز » جنوب مدينة ميامي للبحث عن يمكن مساعدته في عملية تهريب أخيه كارل . وفي دوك كي Duck Key ، شاهد قارباً للصيد بمحرك صغير خارجي باسم بيكود Pecud ، يمتلكه الكابتن بوب لوي Bob Lowe . وكان القارب مناسباً لانتشال أخيه ، حيث يمكنه الإبحار في المياه الساحلية بسرعة 18 عقدة - حوالي 32 كيلومتراً في الساعة .

استمع الكابتن لوي بصمت إلى خطة إيريك ثم سأله « إنك تريد أن ترتب عملية للإيقاظ بزورق سريع على مقربة من السفينة ، عندما يكون أخوك على استعداد للقفز ؟ » فأوماً إيريك برأسه موافقاً . واستكمل لوي كلامه : « .. إنك سوف تحتاج إذن إلى تعاون جوى وبحرى ، وإشارة محددة لأخيك بأن كل شيء جاهز ، قبل أن يقوم بقفزته ! »



بدأت السميرة لألمانية رحلتها إلى (هاوان) عام 1968 ، حيث ضرب كبرا من

الساحل الأمريكي

توجه الرجلان لمقابلة الطيار كين أجنيو Ken Agnew ، الذي تعلق قلبه بالمهمة الشاقة . والحق أن القبطان والطيار احترما إيريك وأحباه ، لما بدا منه . وأعجبهما عزمه اليائس على الكفاح من أجل حياة أخيه .

كان إيريك لديه بالتفعل كل المعلومات المطلوبة عن تحركات السفينة الألمانية من كراسة سياحية Brochure ، أرسلها أخوه كارل . حيث تبين أن السفينة تقوم برحلاتها من ميناء روستوك Rostock ، المطل على بحر البلتيك Baltic ، إلى ميناء هافانا ، ثم العودة . كما كانت هناك صورة كاملة للسفينة ، ومعلومات كثيرة في الداخل ، حتى ترددات جهاز الراديو « اللاسلكي » بالسفينة .

راقب الطيار مسار السفن الشيوعية لعدة أيام . فمن جزر باهاما Bahama ، تتجه السفن مباشرة نحو بالم بيتش Palm Beach شمال ميامي . ثم تتجه جنوباً حيث ساحل ولاية فلوريدا الأمريكية حتى « كي وست » آخر الجزر الأمريكية . ثم تنحرف نحو ميناء هافانا الكوبي .

وضع الرجال الثلاثة خطة عملية استغرق إعدادها حوالي شهرين .. فعندما يشاهد الطيار السفينة الألمانية ،

يتصل على الفور بالراديو بالقبطان بوب ومعه إيريك . حيث يندفعان بالقارب السريع « بيكويد » . وعندما تقترب السفينة في كي وست ، يمر الطيار فوقها على ارتفاع منخفض ، كعلامة لكارل أن يقفز من السفينة .

في الأسبوع الثاني من شهر نوفمبر تأكد إيريك أن أخاه كارل على ظهر السفينة . وأنها سوف تمر أمام الساحل الأمريكي في الأسبوع الأخير من نفس الشهر . وسوف يرتدى جاكيت لامغا ، حتى يمكن لمنقذيه رؤيته بسهولة . وكتب كارل يقول إنه سوف يقفز من السفينة في جميع الأحوال ، سواء ظهرت الطائرة أو لم تظهر . وقبل أن تنحرف السفينة بعيداً عن الساحل الأمريكي .

انضم للمهندس الطيار جورج بتلر George Buttler للفريق بطائرته الخاصة ، حتى يمكن مراقبة مسار السفينة ليلاً ونهاراً بالتبادل مع الطيار كين . وليومين متتاليين كان كل منهما يحلق حتى بالم بيتش ، ثم يتجه شرقاً نحو جزر باهاما لمسافة حوالي 96 كيلومتراً . ثم الاتجاه جنوباً طبقاً لمسار السفن طوال الساحل الجنوبي لولاية فلوريدا حتى « كي وست » ، حيث تنحرف السفن إلى كوبا .

فى الساعة الخامسة والنصف من صباح الجمعة - ثلثى يوم لعيد الشكر - كان إيريك يغادر فندقه فى « بوك كى » ، فى طريقه للمطار للحاق بالطيار للقيام بالاستطلاع الجوى ، حينما شاهد فجأة أضواء السفينة الألمانية عن بعد قادمة من ناحية الشرق . وفى الحال قفز إلى سيارته واتجه بسرعة إلى مطار ماراثون Marathon فى كى فلكا Key Vaca ، حيث كان الطيار كين فى انتظاره .

حلقت الطائرة - بأضواء مظلمة - فوق السفينة على ارتفاع عال للتأكد منها . وبرغم الظلمة الأخيرة ، فقد أمكنهما تعرف السفينة طبقاً لصورتها من كراسة للدعاية ، وحتى الأضواء الجانبية على هيكلها .

خلال دقائق عادا ثانية إلى المطار ، حيث كان فى انتظارهما القبطان بوب لوى ، الذى أخبرهما أنه لم يعد هناك وقت للذهاب شمالاً إلى « بوك كى » لإحضار القارب السريع . ثم اللحاق بالسفينة الألمانية التى تبعد الآن أمام مطار الماراثون بسرعتها القصوى « حوالى 20 عقدة » . ومعنى ذلك أنه مطلوب قارب تصل سرعته إلى 40 عقدة حتى يمكن اللحاق بالسفينة .

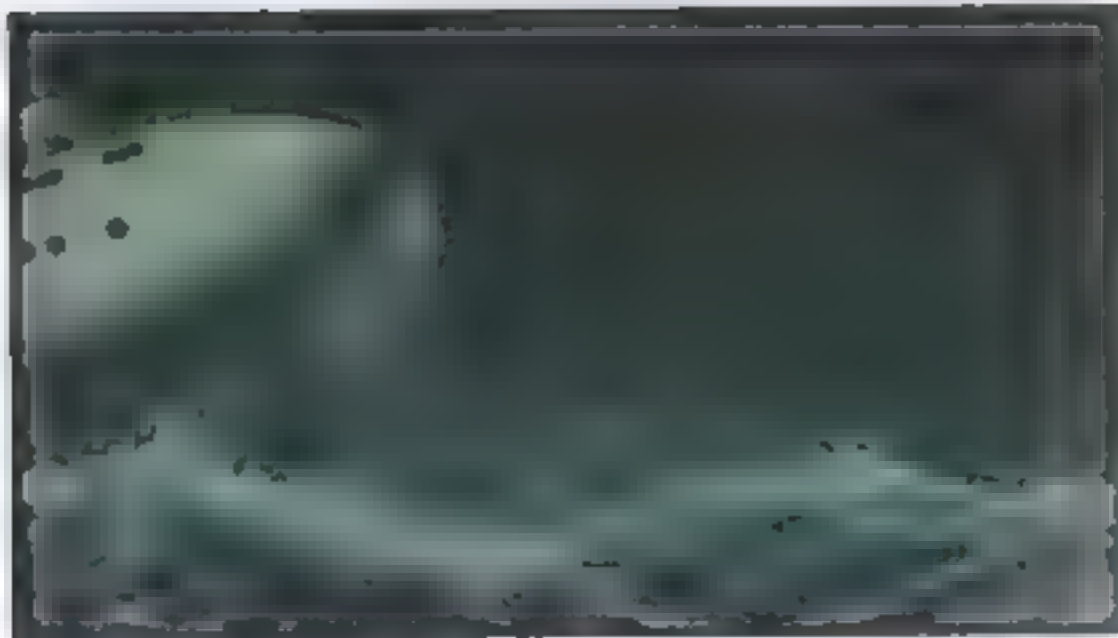
اتنفع إيريك مع بوب فى سيارته نحو الجنوب بسرعة - وفى نفس اتجاه السفينة - للحصول على أى قارب آخر بأى حال من الأحوال فى « بيچ باين كى » Big pine Key على بعد 30 كيلومتراً . بينما وصل الطيار جورج إلى المطار ، حيث تقرر أن يقوم بالمراقبة على ارتفاع عال . بينما يحلق كين على ارتفاع منخفض ، لإعطاء الإشارة المتفق عليها . وقبل تحليقها اتصل كين بزوجة جورج كى تتصل بحرس السواحل الأمريكية ، وتقول لهم « رسالة مزيفة » بأن هناك رجلاً فى المياه الضحلة الأمريكية Shoal ، وأن عليهم إنقاذه الآن . حيث إنه لم يكن متأكداً من حصول بوب وإيريك على قارب سريع آخر .

ولكن بوب وإيريك تمكنا من الحصول على قارب سريع من الألياف الزجاجية Fiber-glass ، وانطلقا به نحو البحر . وأخذ كين يحلق فوقهما ، ليرشدهما إلى الاتجاه الصحيح . وقد تعطل المحرك ثلاث مرات ، ولكن القبطان بوب أمكنه تشغيله فى كل مرة بسرعة . وعندما أصبحت السفينة قريبة من المكان المحدد قرب « كى وست » حيث المياه الضحلة ، أعطى جورج من طائرته إشارة لاسلكية لزميله الطيار كين .

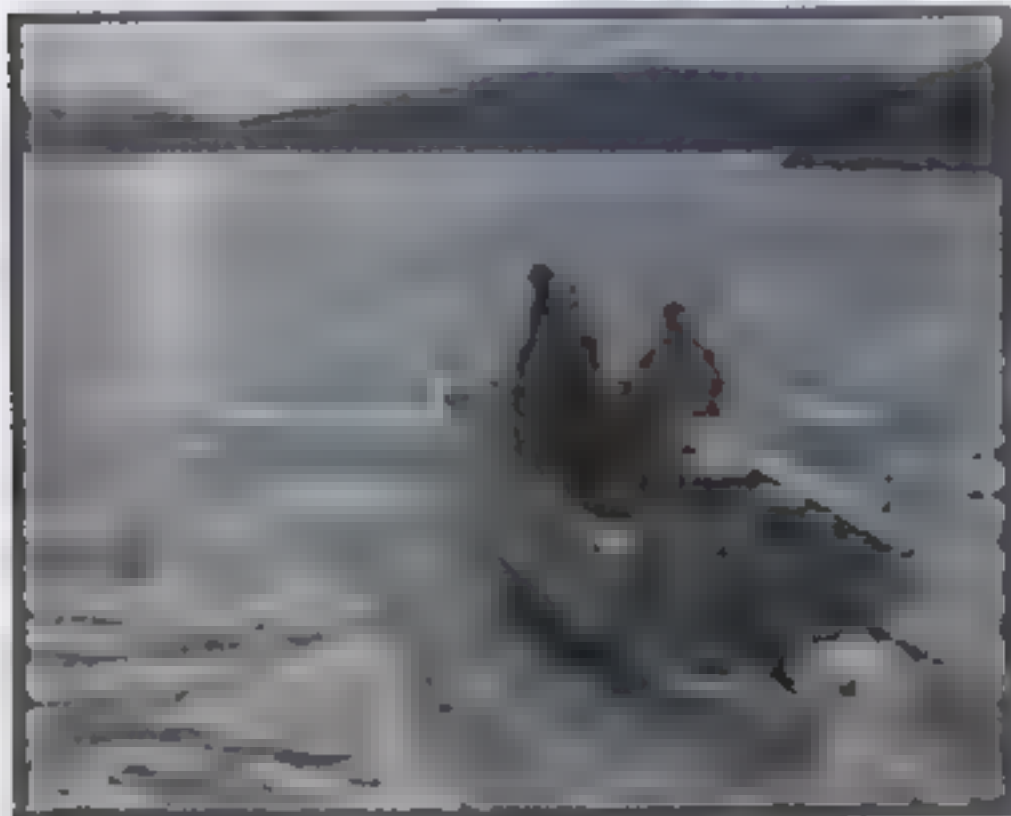
على الفور اتجه كين بطائرته نحو السفينة ، وحلق فوقها على ارتفاع عدة أقدام فوق رءوس الركاب وضباط السفينة المذهولين . وأخذ يكرر التحليق عدة مرات ، حتى ينتبه كارل للإشارة المتفق عليها . وبعد قليل شاهد رجلا في قميص زاهي اللون يقفز من فوق حاجز السفينة ، وأكد ذلك لأصدقائه بالراديو .

ولكن جورج بطائرته على ارتفاع عالٍ ، صاح في جهاز الراديو أن هناك رجلين في المياه . ونظر كين من نافذته الجانبية ، وشاهد أربعة أشخاص يصارعون الموج . ولكن إيريك حذر الجميع بالراديو ، بضرورة إتخاذ أي شخص يقفز من السفينة .

اقترب القارب السريع ، وأخذ يلتقط الرجال من المياه . بينما كان كين يحلق فوقهم في دائرة على ارتفاع منخفض . كان رد فعل السفينة عنيفا ، فرغم ضخامتها وسرعة اندفاعها ، فقد استطاعت بطريقة لا تصدق أن تستدير 180 درجة في أقل مساحة ممكنة ، وتعود إلى المكان . في نفس الوقت الذي أخذ القارب يتجه نحو المياه الضحلة والسفينة خلفه ، كما لو كانت تريد أن تنقض عليه . استمر ذلك



عدم حذفت لهائرة فوق لسفينة عدة مرات كلفى (كارب) نفسه إلى مياه المحيط



اندفع القارب السريع في الوقت المناسب لإنقاذ (كارل)

الأمر بضعة كيلومترات ، وأصبحت المياه الضحلة قريبة جدًا ، وفي النهاية استدارت السفينة ، وواصلت طريقها إلى هافانا .

انطلق القارب نحو محطة حرس السواحل في كي وست ، لاتخاذ الإجراءات القانونية . وكان الرجال الأربعة الذين تم إنقاذهم : كارل ، والدكتور مانفريد كوبفر Manfred Kupfer - 37 سنة - وهو طبيب أعصاب . وأخوه الدكتور راينهولد Reinhold - 33 سنة - الطبيب الباطني . والدكتور بيتر روست Reter Rost - 37 سنة - أستاذ علم الجراثيم . وجميعهم من ألمانيا الشرقية . ولم يكن هناك أي اتفاق بين هؤلاء الأطباء ، وبين خطة إيريك لإنقاذ أخيه كارل . ولكنهم جازفوا بحياتهم من أجل حريتهم .

يتدفق مختصر عن التحليل :

Argosy Magazine , March 1971 , By Kenneth Schaefer .

Published by popular publication , inc./ 205 East 42 Street ,

New york , N.y 10017, U.S.A

تعطل اليخت على بعد من الشاطئ ..

[بقلم : مارفين بيرد]

طوال السنوات الماضية سعت برحلات صيد الأسماك مع الأصدقاء أمام ساحل مدينة لوس أنجلوس Los Angeles حيث قيم ، خاصة خلال الإجازات وعطلات نهاية الأسبوع . ولكني كنت أحاذر دائماً ألا يتعد الشاطئ عن مرمى النظر . وقد اقترح على صديقي بيل مامبلد Bill Mumbled - 59 سنة - قنفذ أسبوع في رحلة لصيد الأسماك .

ونكنه أشير أن تقوم هذه المرة بالصيد في خليج كاليفورنيا الذي يقع داخل الحدود المكسيكية ، باعتبار أن الخليج أكثر هدوءاً وأمناً من مياه المحيط الهادسيكي وأمواجه العالية ، عما أنه مغنى إلا من فتحته الجنوبية بعد مكاناً مثالياً لتفريخ الأسماك . ولأهم من ذلك أنه أكثر أمناً ، برغم أنه يمتد إلى حوالي 1100 كيلومتر ، وعرضه يتراوح بين مائة إلى 280 كيلومتراً عند مدخله الجنوبي .

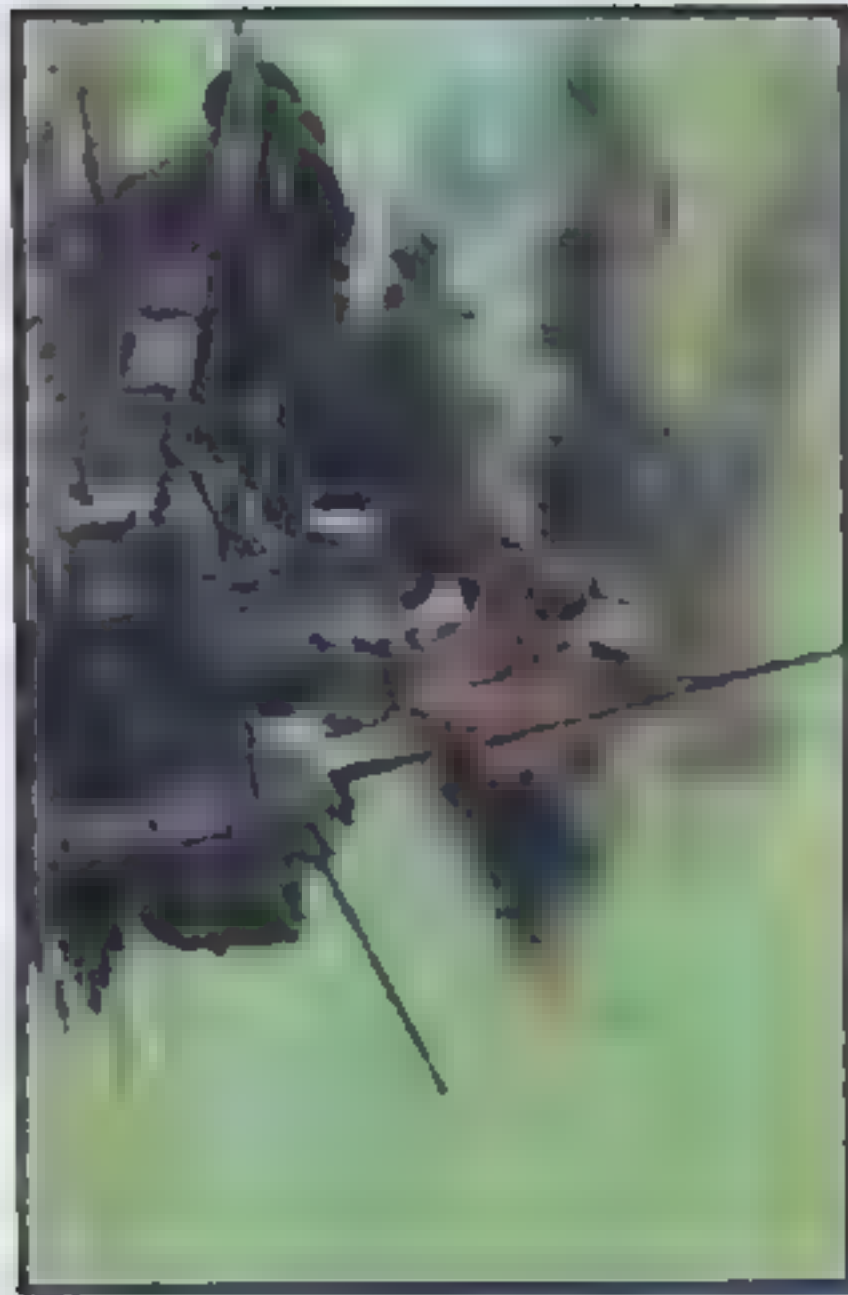
وعلى ذلك سحبنا يخت الصيد الصغير « ليزي » Lazy ،

خلف سيارة القان المجهزة ، واتجهنا جنوباً عبر الحدود المكسيكية ، حتى قرية بورتيسيتوس Puertecitos الصغيرة المطلّة على خليج كاليفورنيا ، حيث تقع على الجانب الشرقي لشبه جزيرة باجا كاليفورنيا ، أي كاليفورنيا السفلى Baja California .

كانت مياه الخليج هادئة تماماً في ذلك الصباح من شهر أغسطس 1978 ، حينما انطلقنا بيختنا الصغير - ليزي - الذي يبلغ طوله 16 قدماً ، « والقدم يساوي 30.49 سنتيمتر » المزود بمحرك صغير ورفاس مثبت في الطرف الخلفي خارج الهيكل Out board . وقد تزودنا بجالون من الماء « الجالون الأمريكي يساوي 3.785 لتر فرنسي » مع وجبة للغداء وبعض الشطائر والفواكه .

قضينا يوماً رائعاً ، وأمكنا صيد بعض الأسماك ، وتحدثنا في أشياء متعددة ، لم ننتبه إليها في دوامة الحياة اليومية . واستمعنا إلى الموسيقى الهادئة من المستقبل الصغير ، ونحن نتابع صيد الأسماك . وعند العصر بدأنا في العودة إلى القرية المكسيكية الصغيرة حيث أوقفنا سيارتنا القان Van .

ولكن قبل كيلومترين من الشاطئ ، تعطل المحرك . فالتقينا للمرساة Anchor حتى نثبت في مكاننا . ولقد لمست للمرساة



كانا نضجرف مع التيار ، ونقوم سقطير المياه وصيد الأسماك في بعض الوقت

قاع الخليج في هذه المنطقة على عمق 150 قدماً ، أى نهاية طول الحبل النايلون . وابتهلنا إلى الله أن يظل كذلك إلى أن يمر أحدهم ويسحبنا إلى الشاطئ ، ولكن لم يمر أحد

التصق اليخت « ليزى » بالقاع عبر المرساة ، إلى أن حل للظلام . وحينئذ تغير البحر الساكن ، وانقلب إلى وحش غاضب وازدادت سرعة الرياح ، وارتفعت الأمواج ، وجذبت المرساة وأطلقت اليخت منساقاً مع التيار Drift على غير هدى

في هذه الليلة قضينا ساعات عصيبة ، نجابه موجة إثر موجة تضرب القارب بشدة ، بينما كنا نحاول نزع الماء في للظلام . كنا نصل بجنون ، بأصابع متورمة شبه مخدرة لإنشاء مرساة بحرية مؤقتة - تدلى من القارب إلى القاع - من صندوق خشبي فارغ وكيس للحبوب ، ربطتهما بالحبل النايلون ، حتى يمكن أن توقف اندفاع القارب نحو البحر ، وتجعله أكثر ثباتاً لمواجهة الأمواج . ولا أعتقد أنني شعرت بشيء يدعو إلى للراحة أكثر ، عندما رأيت بيل Bill يخترع شيئاً يدليه من جانب القارب ، حتى يمكن أن يدور ببطء ويواجه الموجة التالية بمقدمته Bow .

كان بيل غارقاً في الظلام ، وكنت أنبهه بالوكز بالكوع

لتغيير اتجاه القارب . وكنا نبدل مواقعنا في مقدمة القارب الضيقة . كانت الأمواج ترجنا بلطف ، ومع ذلك كانت أكتافنا ، وركبنا Knees ، ومرافقنا Elbows تصطدم دائماً بالأخشاب انقاسية للزورق . وفي الفجر Dawn كان الجو بارداً ، وصحونا من إغفاءة قصيرة من الإرهاق ، وقد نأكدنا أننا اتجرعنا وسط خليج كاليفورنيا ، حيث المياه الزرقاء الرمادية العميقة . ومرت الأيام المتشابهة بسرعة .

أخذ بيل يملأ موقد جهاز النقطير الصغير Still ضمن صندوق الطوارئ . وقد أمكننا تقطير نصف لتر بهذه المعدات المتكثلة الغريبة . حيث استخدمنا علبة تسع جالوناً من البنزين بعد تنظيفها بقدر الإمكان . وملأناها إلى نصفها بالمياه المالحة ، ثم أملأناها على جانبها فوق لوح معدني . وأشعلت تحتها خليطاً من السولار والزيت . وكان البخار يتكثف في قنينة من البلاستيك على الطرف الآخر .

سحبت القارب المطاطي Dinghy إلى مقدمة اليخت ، وربطته هناك . حيث إن لونه البرتقالي الزاهي يمكن رؤيته بسهولة من الجو . وهو قارب للطوارئ ، يتم نفخه بالهواء ، وله مجدافان قصيران .

اليوم الثالث ونحن في البحر ، وضلوعنا تؤلمنا ، وعضلاتنا تتقلص من أملاح الخليج . كما تورمت وجوهنا من الحرارة . وفي المساء ظهرة أضواء في الأفق ثلاث فترة ، ثم ابتعدت عنا .

في اليوم التاسع كان البحر هادئاً بما يكفي لمحاولة الصيد ، وقد أصبح لدينا ما يكفي من الماء للمقطر . وتمكن بيل من صيد سمكة كبيرة كانت تحوم حول القارب . وكان ذلك في يوم عيد ميلاد بيل التاسع والخمسين . واحتفنا بذلك بآخر قطع الحلوى التي كانت معنا . وكانت أفكارى متعلقة بزواجتي جوان Joanne ، فهل تعرف الآن أنني مفقود ؟ وهل هناك أحد يعرف ذلك ؟ ولماذا لا يتحدث عنا أحد ؟! لقد مرت تسعة أيام ونحن في هذه الحالة .

في نهاية اليوم التاسع ، هبت نسمة خفيفة ، عندما كانت الشمس في الغروب . والليل في البحر يحمل للرعب من الظلام والبرد والمجهول . وازدادت قوة الرياح مع مرور الوقت ، وارتفعت الأمواج بطريقة مخيفة ، مثلما كانت الليلة الأولى . وفجأة انفجرت إحدى العلب المشتعلة تحت جهاز التقطير . وانطلقت النيران في العربة الأخرى . وحاولت إشعال الوقود

بشرارة من البطارية ، حيث نفذ الثقاب ، حينما قال بيل : « هل تعتقد أنه يجب علينا أن نفعل ذلك ؟! » .

لقد استخدمنا آخر ما كان معنا في المضخة لإخماد الحريق منذ يومين ، عندما اندلعت النيران في القارب ثلاث مرات . وكان بيل يخشى الحريق ، أكثر من خوفه من الظلام والأمواج . وعلى أية حال ، فقد كان في قنينة البلاستيك حوالى نصف لتر من المياه العذبة . ورشف كلاً بضع رشقات ساخنة ، مذاقها مختلط بالبترين والسلار والبلاستيك .

زحفنا نحو مقدمة الزورق للنوم ، ولكن كان علينا نزع الماء Bail بين الحين والآخر ، كلما ضربتنا موجة شديدة . ولكن البحر أصبح صاخباً الآن ، وأخذ القارب يترنح وينحرف عن خط سيره . وضربت موجة عرضية مؤخر القارب Stern ، فجعلته يدور بجانبه نحو خط الأمواج . وفي الحال تلقى جسدى لكمة عنيفة من حائط من المياه ، مما زاد من آلام ضلوعي .

أخذنا في نزع المياه بسرعة حتى لا يغرق القارب ، وكانت الرياح تهب حاملة الرذاذ المالح إلى ملابسنا المبللة ، حيث

تخترقها حتى للعظام . وعندما انتهينا من نك ، قترحنا فوق الطوف المطاطي في مقدمة القارب ، وقد ألهكا للعب وفلة النوم والعطش . وكان خليف بنا أن ننتهي قبل نك ، وجعلنا نتسائل ، ما هؤلاء القوم لا يبحثون عنا ؟ هل اعتبرونا في عداد الأموات ؟!

ظللنا في مقدمة القارب ، حتى ظهرت أشعة الشمس . كنا ننحرف بمحاذاة ساحل به شبه جزيرة كاليفورنيا السفلى « باجا » ، ولاحظت أننا أصبحنا قريبين من الشاطئ أكثر من أى وقت مضى . لقد بدأت الرياح أخيراً في دفعنا نحو الاتجاه الصحيح .

بعد الظهر ، كانت أشعة الشمس سخنة جداً . وبدأ بيل يفكر بصوت عال ، ويذكر زوجته هيلين Helen التي رحلت منذ عهد قريب ، وكيف أنه سوف يصبح قريباً معها ! ولم أكن بعد مستعداً للتفكير في النهاية ، سيما وأنا في منتصف العمر ، وأمامي الكثير لأجزه في هذا العالم قبل الرحيل . ومع ذلك حاولت إبعاد اليأس عن تفكير صديقي والتمسك بالأمل في الحياة ، فأخطر ما يمكن أن يواجه المرء هو فقدان الأمل والهدف من الحياة .

كانت الأرض القريبة تبدو لنا كشبه جزيرة Peninsula ، ولكن قد يستغرق الأمر عدة ساعات للاقتراب منها . ولكن بيل قال لي « إننى أعتقد أن شبه الجزيرة هذه ما هى إلا مجرد جزيرة منعزلة ! » توجهت إلى الكابينة وأحضرت المنظار ، وأخذت أرقب الأرض ، وكانت بالفعل جزيرة منفصلة عن الساحل . ولكننا كنا نندفع نحوها بسرعة . واقترح بيل أن نجدف عندما نقرب منها .

مرت ساعة ، وأصبح واضحاً أننا سوف ننحرف مع التيار ونعبر الجزيرة . كان التيار سريعاً كالنهر ، والتجديف لن يجدى وسوف نرهق أنفسنا . اقترح بيل أن يحاول السباحة ، وأن يسحب القارب خلفه ! وشعرت بالقلق لتفكيره بهذه الطريقة . ولكنى قلت له بلطف : إنه ليس قوياً بما يكفى بعد مرور هذه الأيام من سوء التغذية ، كما أننا سوف ننحرف نحو الشاطئ عاجلاً أم آجلاً .

لست أعرف كيف افترت الطائرة منا قبل أن اسمع صوتها أو أراها . كانت الطائرة تحلق على ارتفاع منخفض فوقنا تماماً . التفتت قميصاً وأخذت ألوح باهتياج ، ثم انفلت من يدي المرتعشة إلى صفحة الماء . واستمرت الطائرة في تحليقها بعيداً في خط مستقيم ، ثم مالت إلى جانبها

ببطء وعادت مرة أخرى لتمر فوق رعو سنا مباشرة . كانت طائرة برمائية Amphibian تابعة لحرس السواحل الأمريكية Coast Guard ، كما هو واضح على جانبها .

أسقطت الطائرة باراشوت « مظلة » Chute عائمة صغيرة زاهية اللون على بعد 50 مترًا ضد اتجاه الرياح Upwind . واستطاع بيل أن يجذبها بعصا الصيد . كانت الرسالة فوق قطعة من الخشب ، أن هناك طائرة إنقاذ هليكوبتر Rescue Chopper في الطريق .

حلقت الطائرة مرة أخرى ، ثم قذفت بمظلة أخرى أكبر بالإمدادات . ولكنها سقطت على بعد 100 متر في اتجاه الرياح Down wind . وقبل أن أعرف ماذا يحدث ، اندفع بيل في المياه . انتابني الذعر ، ولم يكن هناك وقت للتفكير فقفزت خلفه لجنب انتباهه . كنت أصيح وأصرخ بأعلى صوتي حين استدار أخيرًا . وعدنا معًا إلى القارب .

مرت ساعتان بعد أن رحلت الطائرة البرمائية ناحية الشرق ، حينما ظهرت طائرة هليكوبتر Helicopter من نفس الاتجاه ، وسرعان ما حلقت فوقنا . وعن طريق سلة معدنية وسلك صلب ، أمكن رفعنا من القارب بأمان .

قدم إلينا أحد أفراد الطاقم الخمسة عصير البرتقال قاتلاً : « ارشفوا منها ببطء ! هل أصبتم بأذى ؟ » . وقال بيل « إننا حتى لم نصب بدوار البحر Seasick » . فواصل السؤال : « وهل أصابكم الجفاف Dehydration ؟ » . فقلت له إننا بخير والحمد لله ، وإن لدينا ما يكفي من المياه .

عرفنا منهم أنهم بدعوا عمليات البحث منذ ثلاثة أيام فقط ، برغم أننا فقدنا منذ عشرة أيام . والسبب أنه لم يكن هناك تليفون ، أو خط تليجراف في قرية الصيد الصغيرة ، والتي اتخذناها محطة لرحلات الصيد .

تلاحقت الأسئلة من طاقم الطائرة ، حتى تحققوا فعلاً أننا لسنا في النزع الأخير ، أو مصابون بفقد الماء ، وأننا فعلاً بخير . وأحضروا خريطة لمنطقة خليج كاليفورنيا . لقد انتشلتنا الهليكوبتر جنوب قرية الصيد بحوالي 128 كيلومتراً . لا بد أننا انجرقنا نحو منتصف الخليج ، ثم عدنا نحو هذا الموقع بعد أن قطعنا ما لا يقل عن 320 كيلومتراً خلال عشرة أيام ، على غير هدى مع التيار .

لقد شاهدتنا طائرة حرس الحدود في جولتها الأخيرة في ذلك اليوم . وأخذنا نشكر الله ونصلي ونبتهل لإنقاذنا من هذه المحنة .

جرفهم التيار وسط المحيط ..

[بقلم : إميلى دولير]

عندما تعطل محرك الديزل فى قارب الصيد عصر يوم 4 يناير 1980 ، لم يشعر الصيادون الشبان الثلاثة بأى قلق حيال ذلك . فقد كانت الياصة على مدى البصر ، وهناك من حولهم عدة قوارب صيد أخرى .

ففى هذه المياه القريبة من سواحل جزيرة سيريلانكا فى المحيط الهندى ، فإن انتشار القوارب يعطى المرء إحساسا بالاطمئنان ، برغم الأخطار المحدقة ، فالكثيرون اختفوا ولم يعثر لهم على أثر .

ومع ذلك فإن الصيادين الثلاثة كانوا على ثقة أن قارباً آخر سوف يسحبهم إلى الشاطئ . لذلك أخذ أحدهم يلوح بقميصه اللامع ، ربطه فى عصا بامبو « خيزران » Bamboo ، وأخذ يلوح به ، بينما اتهمك الآخران فى سحب الشباك لجمع حصيلة الصيد فى القارب .

ولكن الوقت كان متأخراً ، والظلام بدأ فى الانتشار بسرعة .

هبطت بنا الهليكوبتر فى مدينة هيرموسيلو Hermosillo المكسيكية على الجانب الشرقى لخليج كاليفورنيا . وفى فندق جاندارا Gandara ، أخذت أحدث إلى زوجتى جوان Joanne .

وبعد أيام من الراحة العميقة والغذاء الجيد ، عدنا إلى قرية الصيد واصطحبنا سيارة القان إلى الشمال نحو لوس إنجيلوس . ولم نفقد سوى اليخت « ليزى » الذى ينجرف الآن خالياً مع تيارات خليج كاليفورنيا .



بتصرف مختصر عن المصدر :

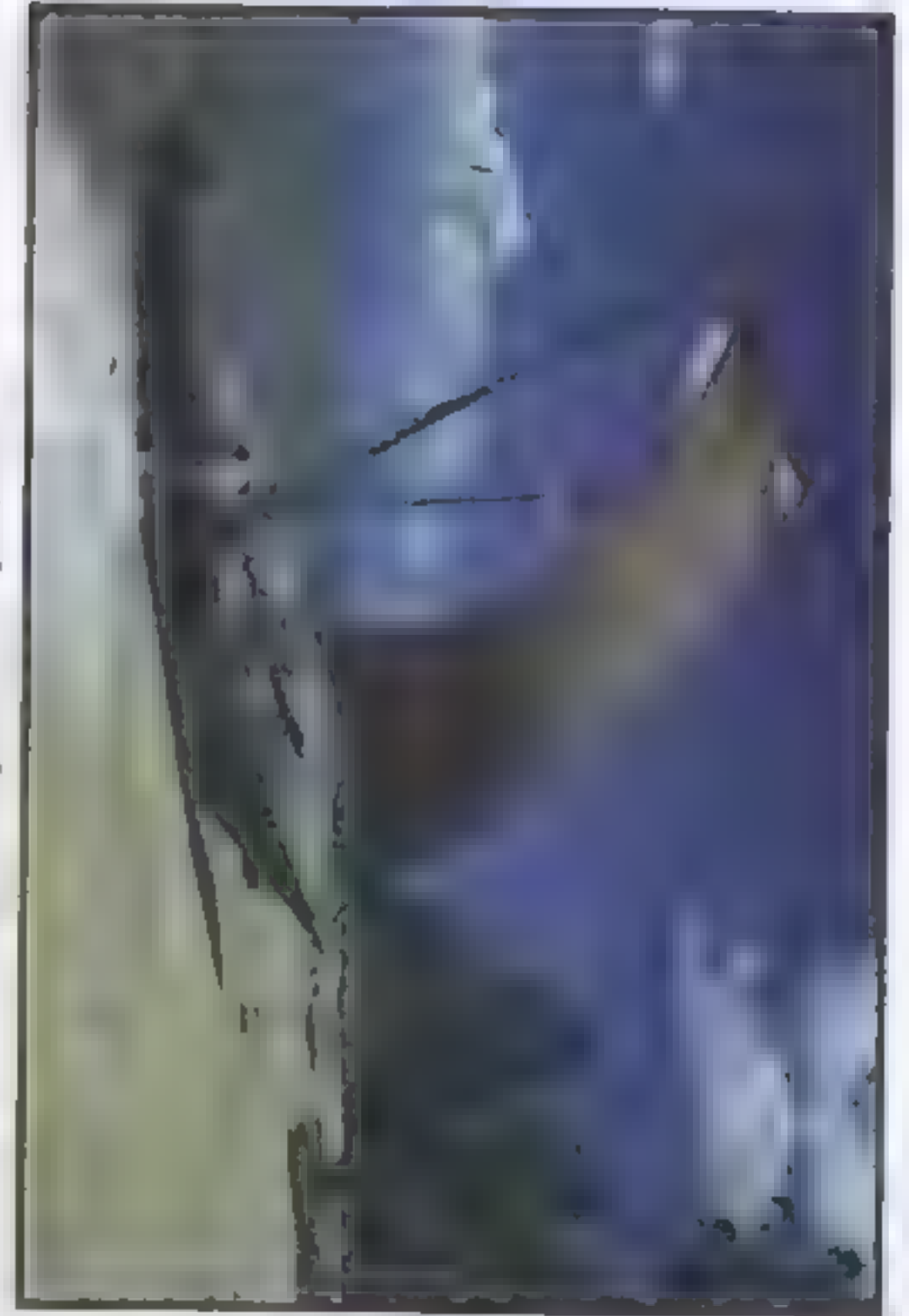
Sport Illustrated Magazine, An Article Titled « Adrift on Gulf of California » . By Marvin Bird, November 13, 1978 Published by Time inc . Time and Life Building , Rockefeller Center, New York, N.Y. 10020 U.S.A.

ولُحِثت قوارب الصيد الأخرى فى العودة إلى الشاطئ . وتأكد الصيادون أن وهج الشمس الغاربة ، جعل قاربهم غير منظور بالنسبة للقوارب الأخرى . فأخذوا يصيحون حتى تشقت حلوقهم وبُح صوتهم . وسرعان ما وجدوا أنفسهم وحيدين فى قاربهم الخشبى المكشوف « كاندو كاري » Kandu karee ، الذى يبلغ طوله 28 قدماً « حوالى 8.5 أمتار » .

والشبان الثلاثة هم سونيل آدامباراج Sunil Adambarage - 24 سنة ، وسيريل هندافيثارانا Cyril Hendavitharana - 19 سنة ، ونيمال جونيراتن Nimal Guneratne - 17 سنة ، وكلهم أقارب من عائلة واحدة . يشتغلون بالصيد قرب السواحل الجنوبية لجزيرة سريلانكا Sri Lanka التى تقع جنوب الهند وقد وجد الثلاثة أنه لا يمكن إصلاح المحرك ، لكسر واضح فى عمود المرفق .

لم يكن القارب مزوداً ببوصلة أو راديو « لاسلكى » ، أو أية أجهزة ملاحية . ولكن بما أنه لم يعد فى إمكانهم رؤية الجبال داخل الجزيرة ، فقد قدرُوا أنهم على بعد حوالى 32 كيلومتراً جنوب البلاد . ولكن كان لديهم الأمل أن نسيم المساء ، الذى

ساحل (سريلانكا) حيث قُبضَ قارب الصيد .



يهب في اتجاه الساحل ، سوف يجرفهم إلى البر . لذلك نشر الشبان شراعاً مؤقتاً ، وسرعان ما حل للظلام ، وغلبهم النوم . عندما استيقظوا قرب الفجر تبين لهم أن الرياح غيرت اتجاهها ، وجرفهم التيار بعيداً عن الشاطئ . إذ إنهم لم يعودوا يرون ولو لمحة واحدة من قنار دوندرا هيد Dondra Head جنوب لجزيرة . تولى سونيل للقيادة ، باعتباره أكبر المجموعة سناً وخبرة . حيث أمر بإبقاء الشراع كما هو ، إلى أن يصلوا إلى أي مكان بسرعة .

عندما عادت قوارب الصيد إلى مرفأ القرية ، لم يكن من بينهم قارب الشبان الثلاثة « كاتدو كاري » . وأخذ والد سونيل يستفسر من الصيادين ، الذين أكدوا أنهم لم يروا القارب المفقود . وفي الصباح استعار الأب سيارة وأخذ يجوب القرى الواقعة على الساحل الشمالي الغربي ، حيث تكهن الصيادون بجنوح القارب هناك ، إلى أن وصل إلى ميناء جالي Galle الكبير ، ووافق صديق له في الميناء - يمتلك مركباً للصيد - على مساعدته . وعلى مدى أربعة أيام أخذ الرجلان يذرعان السواحل الجنوبية للجزيرة ، حتى كاد الوقود أن ينفد .

في نفس الوقت بدأت السلطات السيريلانكية في عمليات بحث واسعة جواً وبحراً . حيث قامت زوارق الدوريات التابعة للسلاح البحري بالانتشار ناحية الغرب وحتى جزر المالديف ، على بعد حوالي 640 كيلومتراً إلى الجنوب الغربي ، حيث حنح العديد من قوارب الصيد من قبل . كما قامت طائرات الهليكوبتر التابعة للسلاح الجوي بدوريات واسعة على طول السواحل الجنوبية . لكن بعد مرور أسبوعين من البحث المتواصل ، اعتبر القارب « كاتدو كاري » مفقوداً في المحيط الهندي مع بحارته الثلاثة .

ما لم يغمه أحد أن قرب الصيد انجرف ناحية الشرق ، على بعد 320 كيلومتراً في اتجاه أستراليا Australia .

في فجر اليوم الثاني ، أخذ الشبان في تجميع ما لديهم من الماء والطعام وتبين أن لديهم حوالي 16 لترًا من المياه العذبة في وعاء من البلاستيك وعلبة من مسحوق الكاكو ، وأخرى من اللبن المركز وبعض السكر . وأمر سونيل بتقنين الماء ، وحصة كل منهم نصف كوب مرتين يوميًا .

تمكن نيمال من صيد سمكة قرش صغيرة في ذلك اليوم ،

أعدوها فوق الموقد الصغير ، وتناولوها بشهية . وفي ذلك المساء حفر سونيل علامتين بسكينه على حافة القارب ، حتى يمكنه حساب الأيام .

مرت سبعة أيام ، قبل أن يتحول الجو ، وتزداد حدة الرياح وترتفع الأمواج . تمسك الثلاثة بجوانب وحبال القارب حتى لا يسقطوا في البحر . ووسط العاصفة ، شاهدوا في الأفق سفينة شحن . فأخذوا يصيحون ويلوحون بجنون ، ولقد اقتربت السفينة حتى أمكنهم رؤية بحارتها وهم ينظرون إليهم بالمناظير Binoculars ، ثم واصلت السفينة سيرها لتختفي بعيداً ، وهم لا يصدقون .

كان لضياح فرصة النجاة القريبة منهم تأثير كبير مثبت للهمة والعزم ، والذي تحول خلال الأيام القليلة اللاحقة إلى صراع من أجل الحياة . وكان في إمكاتهم أحياناً أن يصطادوا سمكة ، حيث يشوونها ويأكلونها دون شهية . وعندما مر عليهم أحد عشر يوماً ، نفذ الماء لديهم . ولم يكن هناك ما يشير إلى قرب هطول الأمطار .

أخذ الشبان يبللون شفاههم ووجوههم بمياه البحر ، لترطيب حلوقهم الجافة . وفي اليوم العشرين نفذ ما لديهم

من الثقب ، فأخذوا يأكلون ما يصطادونه نيئاً أو مجففاً بالشمس .

تمسك والد سيريل بالاعتقاد بأن الشبان الثلاثة مازالوا أحياء ، وأخذ يصلى من أجل سلامتهم . فيما كانوا هم على القارب التمس يصلون أيضاً من أجل بضع قطرات قليلة من المطر . وقد سقط المطر فعلاً ، فجعلوا يرتوون ، ويجمعون بعضه في العلب والأوعية الفارغة . ولكن هذا الرصيد من المياه العذبة ، سرعان ما نفذ بعد أيام أخرى .

مع مرور الأيام طالت شعورهم ولحاهم ، وأصبح شكلهم مشوشاً . وعندما هطلت الأمطار مرة أخرى ، غامروا بسد الثقوب الجانبية في القارب لنزح الماء Scupper ، معرضين أنفسهم لخطر الغرق ، من أجل الاحتفاظ بالمياه العذبة في قاع القارب .

برغم طريقتهم غير المنتظمة والغريبة في الصيد ، فقد أمكنهم جمع صيد وفير في الليالي المقمرة .. حيث أمكنهم تناول وجبات كاملة مشبعة . ثم يكون وقد هدهم الحنين إلى الوطن . إذ إن ليلة اكتمال القمر تعد إجازة في سيريلانكا ، حيث يجتمع الأهل والأصدقاء ، لا تحسام الطعام والاحتفال مساءً .

مرت الأيام بطينة مملة ، حتى إذا كان اليوم الثاني بعد
المائة ، شاهد سونيل أرض جزيرة تحفها أشجار جوز الهند
في الأفق ، وأخذ الثلثة يرقونهم وهم مسحورون . ولكن
القارب اتجرف بضع كيلومترات بعيداً عن الشاطئ . ولم
يكن في استطاعة أحد الساحة لضعفهم الشديد . ولذا
أخذوا يبتهلون ويصلون سزول على الأرض . وفي الصباح
اختفت الجزيرة ، إذ إن الرياح تغيرت في أثناء الليل

بعد ثلاثة أيام من ذلك مات نيمال في أثناء يومه .
وحمله رفيقاه وألقياه في البحر وعيونهم مملوءة بالدموع

في 24 أبريل - وبعد مرور أكثر من 15 أسبوعاً - استيقظ
الشابان على هدير محركت سفينة صيد أجنبية كبيرة تقترب
منهما . وأخذا يشرحان - بالإشارات - أنه ليس لديهم ماء
أو غذاء أو محرك . صعد الشابان إلى سطح السفينة ،
حيث كان القبطان يتكلم لغة غير مفهومة . ثم سحبت
السفينة قاربهما نحو ميناء بنجكولو Bengkulu ، في
جزيرة سوماترا Sumatra الإندونيسية

لم يفهم أحد من رجال الشرطة في الميناء لغة الشابين ،



سجود لاندسبي الذي ساعد على إنقاذهم 102 من لاندسبي في البحر

حاول عبور الأطلنطي بمفرده ..

[بقلم : شيلتون كيلى]

قبل منتصف الليل فى الرابع من فبراير 1982 ، استيقظت دوريس كالاهاان Doris Calahan من نومها مذعورة فى منزلها فى مدينة دوفر Dover بولاية ماساتشوسيتس الأمريكية ، على حلم مزعج ، شاهدت فيه ابنها Steven وهو يبحر وحده وسط المحيط الأطلنطي بهيئة صغير . وقالت دوريس لزوجها إدجار Edgar : « لقد شاهدته حقاً ، وهو يصارع فى الظلام والمياه الداكنة » . وحاولت الأم إبعاد هذا الحلم المزعج عن ذهنها ، فيما كان ابنها ستيقن يواجه فعلاً كابوساً مروعاً .

فى نفس الوقت تماماً ، كان ستيقن كالاهاان - 29 سنة - مستلقياً فى فراشه فى مركبه الشراعى « نابليون سولو » Napoleon Solo ، الذى يبلغ طوله 6.70 أمتار . وكان فى يومه السابع منذ أن غادر جزر كاتارى Canary islands - مقابل الساحل الغربى الإفريقى - بعد أن قطع حوالى 1280 كيلومتراً ،

برغم أنهما أخذاً يرددان « لانكا .. لانكا ! » . وبتفتيش قاربهما عثر فيه على علبه ثقاب فارغة ، تحمل اسم الشركة فى كولومبو Colombo عاصمة سيريلانكا .

بعد أيام توجه الشابان إلى العاصمة جاكرتا Jakarta ، حيث استقبلهما السفير السيريلانكى فى إندونيسيا فى السفارة ، واستضافهما فى مقر إقامته . وقام الأطباء بالكشف الطبى على الشابين ، وكانت بصحة جيدة ، فيما عدا بعض التورمات ، وانتفاخ المعدة بسبب سوء التغذية وشرب مياه البحر . وزودهما السفير بوثائق السفر وتذكرتين للعودة جواً إلى الوطن .

وصل الشابان إلى مطار كولومبو الدولى ، حيث استقبلوا بحفاوة شديدة ، ومظاهر الفرح من الأهل والأصدقاء والصحفيين والسلطات الرسمية . إذ يعد ذلك معجزة حقيقية أن يبقى هؤلاء 111 يوماً بلا ماء أو طعام . قطعوا خلالها أكثر من 2240 كيلومتراً بين سيريلانكا وإندونيسيا ، وسط أمواج المحيط الهندى .

بتمصرف مختصر من المصدر :

Reader's Digest Magazine, An Article Titled « Sixteen Weeks Adrift » . By Emily D' Aulaire, March 1982 . Pleasantville, N.y 10570, U.S.A

فى رحلته الأخيرة للعودة إلى وطنه الأمريكى ، ضمن رحلته ذهاباً وعودة عبر الأطلسنطى Road - Trip ، لاختبار مركبه الذى صممه وبناه بنفسه ، كنموذج ليخت صغير عابر للمحيطات . وقد قدر أنه يمكنه الوصول إلى جزيرة أنتيگوا Antigua فى البحر الكاريبى فى 24 فبراير . إذ كتبت الرياح معتدلة . ولكن فى هذه الليلة ذات العصفه تهب بقوة .

فجأة اصطدم شيء ما بعنف بهيكل المركب وفى ثوان وجد ستيقن نفسه والعيبه تعمره حتى خصره . وبدأ الأمر وكأن المركب على وشك الغرق . انتزع ستيقن ، وأخذ يحاول فصل حقيبة معدات الطوارئ . ولكن المركب استمر فى الغوص ، مما جعل ستيقن يعتقد أنه سيغرق مع الحطام . فاندفع إلى السطح ، ووجد مقدم المركب غرقاً تماماً تحت سطح الماء .

فك طوف النجاة Life Raft ، وأخذ فى نفعه بالهواء . ثم قفز إلى الطوف . بينما كانت الإصواء المراقبة المنقضة أعلى الصارى لجهاز الإشارة لمنع الاصطدام تؤمض ألياً ، وتلمع على صفحة المحيط .

لشرب ستيقن بطوف النجاة من المركب الغرق ، وأمكنه

أقطع جزء من الشراع . والنقط لففتين عاتمتين وعلبة بن . ولكن ذلك ليس كافياً للإبقاء على الحياة . كان فى حاجة شديدة لحقيبة معدات الطوارئ Duffel Bag المضادة للماء ، والتي تحتوى على كيس صوفى ثقيل للنوم ومواد تموينية وأدوات ومعدات أخرى ضرورية للإبقاء على الحياة فى البحر .

ربط طوف النجاة بمؤخر المركب ، ثم غطس تحت الماء إلى الكابينة الرئيسية ، ليحاول انتزاع الحقيبة . وكان يضطر إلى الصعود إلى السطح لاستنشاق الهواء . وأخيراً استطاع تحرير الحقيبة من مكانها . ولكن الباب كان قد سد بالمياه ، وأخذ يكافح من أجل حياته . وفجأة افتتح الباب Hatch بفعل الأمواج ، وخرج ستيقن بسرعة طلباً للهواء ، وقفز إلى الطوف . ثم أطل الحبل بينه وبين مؤخر المركب . على أمل أن يعود صباحاً لإنقاذ بعض المعدات الضرورية الأخرى .

قبل الفجر بقليل انقطع الحبل ، وأخذ ضوء الصارى يتضاءل ، ثم اختفى عندما غرق المركب تماماً . لم يبق له غير الطوف الصغير لينجرف مع التيار Adrift . اتجه تفكيره أولاً للاحتفاظ بالدفء وحرارة جسده ، ثم أخذ يفكر

فيما صدم المركب . ومن المحتمل أن يكون حوتًا كبيرًا ، حيث أمكنه أن يبعثر هيكل مركب صغير .

استمرت الأمطار طوال اليوم ، مع تدفق السحب القاتمة . وارتفعت الأمواج إلى حوالي ستة أمتار من شدة للرياح ، حيث يمكنها غالبًا أن تغرق طوفه الدائري الذي لا يزيد قطره على مترين . ولأخذ في نزح للماء من الطوف بعطية البن . وكانت القروح قد غطت ركبتيه ومرفقيه ، مع جرح آخر عميق في فخذه وآخر في ظهره ، وأصبحت كل حركة تزيد من آلامه . ومع ذلك كان يثبت مقتنياته الثمينة في الطوف بالحبال ، إذ إن حياته تعتمد عليها .

كان في حقيبة الطوارئ « دافيل باج » حوالي 1.5 كيلوجرام من المواد الغذائية ، ومياه عذبة تكفي لعشرة أيام . وبندقية رُمح Spear gun ، وجهاز راديو « لاسلكي » لإرسال إشارات آلية مستمرة لطلب النجدة بنظام البيكون Beacon . وحبال ومعدات خاصة بالكشافة Boy Scout ، ومصباحان كهربائيان وثلاثة أجهزة لتقطير المياه تعمل بالطاقة الشمسية ، يمكن لكل منها تقطير حوالي نصف لتر من المياه العذبة يوميًا .. كما كان لديه مسدس إشارة ، لإطلاق

كان الطوف يبحر في مع التيار نحو الشمال في مخرج الخليج



صواريخ ملونة للإرشاد إلى مكانه . مع مضخة هوائية ،
وصندوق بلاستيك يحتوى على خرائط ملاحية ، وكتاب
لتعليمات النجاة فى البحر .

أخذ ستيفن يستمع إلى الإشارات التى يبثها جهاز
الراديو آلياً ، ثم درس الخرائط . وتبين له أنه على بعد
حوالى 560 كيلومتراً عن أقرب مزار للسفن التجارية .
وأنه ينحرف نحو الشمال بفعل التيار الاستوائى . وأن
عملية إنقاذه قد تستغرق عدة أسابيع . ويشير كتاب
تعليمات النجاة فى البحر ، أن المرء يمكنه أن يبقى 30
يوماً بدون طعام ، ولكن عشرة أيام فقط بدون ماء . وبما
أن أجهزة التقطير لن تعمل بدون أشعة الشمس ، فقد
اكتفى ستيفن بنصف لتر من المياه يومياً . ولم يعد يأكل
إلا عند الحاجة .

اتجهت أفكاره إلى الوطن وعائلته هناك : والديه
وأخويه وأخته . ثم مزرعته الصغيرة ، وساحته الواسعة
لبناء القوارب واليخوت فى مدينة ليمون Lamoine بولاية
مين Maine . وقال لنفسه : « سوف أتجو بطريقة ما .
وسوف أفعل كل ما يمكننى كي أظل حياً . »

بعد 36 ساعة متواصلة من إرسال الإشارات الآلية « SoS »
أوقف ستيفن الجهاز ، لعلمه أن أحداً لن يسمعه . توقفت
العاصفة بعد أربعة أيام أخرى ، وشاهد بعض الأسماك
تقفز وتدور حول الطوف ، ولكن خارج مدى بتدقية الرمح
دائماً . وبرغم أن أجهزة التقطير لم تعمل بعد ، لعدم
سطوع الشمس ، واستهلاك أغلب مخزونه الغذائى ، فإن
ظهور أسماك الدورادوس الصغيرة Dorados من حوله قد
شد من عزمه وأعطاه الأمل فى النجاة .

بدأ ستيفن فى إعداد أجهزة التقطير ، ويدرس الخرائط ،
ويدون ملاحظاته فى سجل خاص .. واستطاع أن يقدر
سرعة الطوف من مرور الأعشاب البحرية الطافية . وكانت
حوالى 24 إلى 48 كيلومتراً كل 24 ساعة . كما حدد اتجاهه
ليلاً بالنجم القطبى فى الشمال ، ومجموعة نجوم الصليب
الجنوبى فى الجنوب . ثم يعيد فحص تقديره نهائياً بتحديد
النقطة التى تشرق منها الشمس أو تغرب إليها . كما كان
يحدد موقعه بالنسبة لخطوط العرض Latitude ، باستخدام
آلة السدس Sextant . كل ذلك بأمل الوصول إلى أقرب
مزار للسفن التجارية .

فجأة اقترب قرش كبير ، وأخذ فى مهاجمة الجيوب الممتلئة بالماء تحت الطوف ، والتي تحفظ توازنه ، حيث إنها معلقة أسفله . وأخذ ستيقن يبطئه برمح البندقية حتى تراجع . ولم يشعر أبداً بالوحدة ، فأينما نظر وجد أسماك الدورادوس من حوله ، تقفز بمرح .

لم تستطع والدته أن تمحو من ذاكرتها تلك الحلم المزعج ، وظلت تردد لأفراد العائلة : « لن أشعر بالراحة ، حتى يحين يوم الرابع والعشرين من هذا الشهر . وأتأكد من أن ستيقن مازال حياً ! » .

فى يومه العاشر ، اصطاد ستيقن سمكة من نوع تريجر فيش أو القادوح Triggerfish الشائك . وفى اليوم التالى اصطاد سمكته الأولى من دورادوس ، حيث تناول طعامه بشهية وبدت له النجاة ممكنة فى النهاية ، طالما ظلت هذه الأسماك برفقته .

وفى يومه الرابع عشر ، بدأت أجهزة التقطير فى إنتاج المياه العذبة . ولكن أسماك القرش استمرت فى مهاجمة الطوف خلال الليل ، مما أصابه بالقلق . ولكنه كان يبعدها دائماً بوخزات من رمح البندقية .

كان ستيقن يصطاد سمكة كل ثلاثة أو أربعة أيام . حتى انقطع المطاط الذى يطلق الرمح ، فأخرجته من البندقية وأخذ يستعمله يدوياً . ولدهشته فإن أسماك الدورادوس كانت تقترب منه أكثر من أى وقت مضى ، بحيث أصبح صيدها سهلاً بالنسبة له . وقال لنفسه « إن الأسماك تساعدنى فعلاً ! » .

فى الثامن من مارس ، وبعد مرور 12 يوماً من التاريخ المحدد لوصوله إلى جزيرة أنتيجوا ، أبلغت العائلة حرس السواحل الأمريكية Coast Guard بأنه مفقود . وبدأت عمليات الاتصال بالموانئ التى غادرها ستيقن ، أو التى وصل إليها خلال رحلته الدائرية . كما أبلغت جميع السفن فى المحيط الأطلنطي علماً بفقده . وعندما لم يعثر على أثر له حتى يوم 17 مارس ، أعلن حرس السواحل الأمريكية وقف عمليات البحث .

ظل ستيقن يدون ملاحظاته بعناية ودقة ، حول الملاحة والماء والغذاء والأحوال الجوية يومياً فى سجله الخاص . حتى إذا مات واتجرف الطوف إلى أى شاطئ ، فإن مثل هذه المعلومات سوف يكون لها قيمة ، لمن يواجهون مثل هذه المتاعب . وربما كان ذلك هو الهدف من وجوده على

الأرض ومن معاناته . حتى يتعلم الآخرون الحدود التي لا يمكن تجاوزها لقدرات البشر .

حاول ستيفن أن يقف بمشقة وسط الطوف لينظر إلى الأفق ، نحو سفينة عابرة عصر يوم حار ، وقال لنفسه : « إنني لن أستطيع أن أحيا أسبوعاً آخر » . وخلال ذلك شاهد قوس قزح Rain bow ملوناً وكاملاً في الأفق . وفي داخله قوس آخر من الغمام أصغر منه . ابتهجت نفسه بجمال الطبيعة الخلاب . وأخذ يصلى لأول مرة في حياته ، وقد امتلأت نفسه بالأمل والحياة .. فربما كان هذا الابتلاء اختباراً لقدراته ، وتهذيباً لنفسه ، وتوجيهاً له كي يعرف الطريق إلى خالقه .

حينما كان يطعن سمكة برمحه في 20 مارس ، انفلت منه وأحدث فجوة في جانب الطوف .. في ذلك الوقت هبت عاصفة ، بينما كان ستيفن يحاول سد الثقب بمسك ، بعد حشوه بالإسفنج . غير أن الهواء ظل يتسرب عبر الفتحة ، وكان عليه نفخ الطوف بين الحين والآخر ، ونزح الماء طوال الليل والنهار . ولم يستطع النوم إلا لفترات قصيرة لمواصلة الصراع المرير من أجل حياته .

في الليلة التالية ظهر قرش كبير فيما كان ستيفن يحاول إصلاح الطوف على ضوء المصباح الكهربائي . وظل القرش ملازمًا له حتى الفجر . وقال ستيفن لنفسه : « لعله عرف مدى الإرهاق الذي نالني ، وأراد استغلال الموقف ! » .

بعد أربعة أيام أخرى - وهو اليوم الثاني والخمسين له في عرض المحيط - ازدادت حدة العاصفة . ودون في دفتره : « إن جسدي يتلاشى أمام ناظري » . لقد أصابه الإرهاق تمامًا ، وخارت قواه . ولكنه أخذ يصلى « يا إلهي ! هل قطعت كل هذه المسافة كي أموت ؟ » . ثم بدأ يواصل نفخ الطوف ، ولكن لعله يغير نمط تفكيره ونظراته للأمور . ومن الأفضل له أن يجد حلاً آخر للمشكلة . وجاءته الفكرة في الحال .

انتزع مقبض شوكة الطعام ، ووضعها في الفتحة بما فيها من إسفنج . ثم ربط المقبض مع طرف الفتحة بالسلك . وكان ذلك حلاً ناجحاً . بعد ساعات هدأت العاصفة ، وتجمعت الأسماك من جديد حول الطوف . وأمسك ستيفن بالرمح وهو لا يكاد يقوى على الحراك ، ولكنه كان في حاجة إلى الطعام . وأمكنه اصطيد إحداها .

بعد أيام أعلن أن حطام المركب قد عثر عليه على شاطئ بورتوريكو Puerto Rico . وأخذت عائلة سنيفن يتقبلون العزاء ، وهم يعتقدون أن ابنهم مازال حياً .

في يوم 21 أبريل - وهو اليوم السادس والسبعين في المحيط - ظهرت ثلاثة طيور بحرية سوداء فوق الطوف . كانت المياه قد صارت أشد زرقة ، واتضمت أسماك أخرى إلى الدورادوس . وسرعان ما شاهد سلسلة الشعب المرجانية Coral Reef عن بعد ، وتكسر عليها الأمواج بعنف .

كان الطوف ينحرف نحو الصخور المسننة ، والتي يمكن أن تمزقه تماماً . فأخذ في نزع الإسفنج ويثبتته حول جسده مع القطعة التي انتزعها من الشراع . لكنها تمتص الصدمة ، ولا يصاب بأذى كبير . لم يعد يفصله عن الأرض سوى بضع مئات من الأمتار ، وهذا هو الاختبار الأخير لصموده وعذابه ، بعد أن قطع حوالي 4160 كيلومتراً بالطوف .

فجأة ظهر قارب صغير يتدفع نحوه ، وأخذ سنيفن يلوح بجنون . كان بالقارب ثلاثة صيادين من جزيرة ماري



كان الطوف ينحرف نحو الصخور المسننة ، التي يمكن أن تخرقه

جالانت Marie Galante ، التي تبعد حوالي 128 كيلومتراً جنوب جزيرة أنتيغوا Antigua . ودهش الرجال لرؤية سنيفن والطوف .

ولكن الذي نفع الصيادين إلى تلك المنطقة في هذه اللحظة ، هو تحليق الطيور . والتي لم تتواجد أصلاً إلا لوجود أسماك الدورادوس بالذات ! ولكن من الذي جعل هذه الأسماك ترافق الطوف طوال هذه المسافة ؟ وكانت بالنسبة له الصحبة والرفيق والغذاء ، وأمدته بالأمل في الحياة !

كان سنيفن قد فقد 18 كيلوجراماً ، ومصاباً بسوء التغذية ، ونقص الماء إلى درجة « الجفاف » . مع العديد من القروح والجروح ، إلا أنه بصحة جيدة . وأخذ الصيادون مع أهلي الجزيرة ، يتحدثون عن « الصياد العظيم الذي رده الله إلى الحياة ! » ولقد استرد سنيفن نفسه وحياته بالفعل ، حينما عرف لأول مرة في حياته الطريق إلى الله !

لتصرف عن المصدر :

Reader's Digest Magazine - An Article Titled « Did I Come This Far To Die ? » By Sheldon Kelly - March 1983

Pleasantville, N.Y., 10576, U.S.A



كانت أسماك (الدورادوس) بالنسبة له ، الصحبة ورفيق الطريق والغذاء أيضاً .

الصاري الرئيسي الذي يبلغ طوله 11.5 متر قد انفصل عند تحطم السفينة ، وأصبح جسراً عائماً على سطح الماء . واطمان القبطان إلى أن كل البحارة متعلقون بالصاري ، ولم يفقد منهم أحد .

غاب القمر ، وأصبح الظلام الدامس يغلف الناجين ، وكانوا جميعاً مواطنين بولينيزيين Polynesian من مملكة تونجا ، وهي مجموعة من الجزر المبعثرة ، مع أتول Atoll عبارة عن مجموعة من الجزر الملتصقة في وسطها بحيرة . وقد أسماها المستكشف الإنجليزي الكابتن كوك Cook عام 1777 ، بالأرخبيل الودود أو الصديق .

كان بعض البحارة من ذوى الخبرة ، كالقبطان فيفيتا - 42 سنة . ولكن كان هناك من يخافون البحر ، بل إن أحدهم وهو تيابا Teiapa لا يعرف السباحة .

وللغرابية ، فإن الفضل يرجع إلى تيابا هذا ، بإمداد الناجين بأول لمحة من الأمل للنجاة . فقد أطاحت به الصدمة من فوق سطح السفينة إلى البحر . وأخذ يغوص في الماء ، ثم عاد إلى سطح الماء مرة أخرى ، حيث جذبته زملاؤه . وقد أكد لهم أن قدميه لمستا القاع . فربما كانوا قريبين من الأرض .

تحطمت السفينة على الشعب المرجانية ..

[بقلم : جون فوربس]

كانت السفينة الشراعية السريعة Cutter تشق طريقها بسرعة 7 عقد - 12.6 كيلومتر في الساعة - في رحلة طولها 2100 كيلومتر ، من جزر تونجا إلى ميناء أوكلاند Auckland في نيوزيلاند في مساء يوم 7 يوليو 1962 ، في ليلة مقمرة رائعة ، حينما تحولت الرحلة إلى كابوس مزعج .

كان القبطان في كابيته أسفل السطح ، وهناك بحار أمام عجلة الدفة ، حينما اصطدمت المركب توكلو Tuai Kaepau بدون إنذار بالشعب المرجانية جنوب غرب المحيط الباسفيكي . انقسمت السفينة إلى قسمين وتحطمت تماماً ، وخلال ساعات كانت قد اختفت .

في البداية كان هناك تشوش كامل . فلقد أخذ طاقم المركب المكون من 17 شخصاً يكافحون بوحشية خلال الحطام المتناثر ، ويتعلقون بأي شيء طاف على السطح . ولكن صوت القبطان ديفيد فيفيتا David Fifita ، ارتفع فوق صوت الأمواج والرياح أمراً « توجهوا نحو الصاري ! » . وكان

خلال الليل ، أخذ البحارة يجمعون الحطام الطافي المنتشر في كل مكان حولهم ، ويربطونه معاً . وكان ذلك العمل يعطيهم فرصة أفضل للنجاة .

كان الفجر خافتاً وفضيًّا ، ولكن ضوء النهار ، أظهر لهم مفاجأة غريبة ، شريط طويل من الشعب والصخور ، يرتفع فوق سطح الماء . كان هناك على الأقل شيء صلد يمكنهم الالتصاق به . ولكن وراء ذلك يمتد المحيط الباسفيكي من جميع الجهات .

قدر القبطان فيفيتا Fifita مكتهم الحالي ، وهي شعب مينيرفا Minerva Reefs الموحشة التي تبعد 540 كيلومتراً عن جزر تونجا Tonga ناحية الشمال الشرقي . كما تبعد حوالي 675 كيلومتراً من جزر فيجي Fiji ناحية الشمال الغربي . وحوالي 1575 كيلومتراً من ميناء أوكلاند في نيوزيلاند ناحية الجنوب . وهذه الشعب عبارة عن مجموعتين من الجزر والشعب المرجانية والصخور والرمال ، في منتصف كل منهما بحيرة على شكل أتول Atoll . وفي المد المنخفض ، لا يظهر منها غير قطع من الصخور والشعب لا يزيد عرضها على 200 متر . أما في المد المرتفع ، فتغطيها المياه بارتفاع متر تقريباً .



كانت المصاحبة أبهم ببقية على شريط طويل من الشعب والصخور

أخذ البحارة يستكشفون المنطقة ، ويجمعون الحطام المتناثر من الشعب والرمال . بينما أخذ القبطان فيقيتاً يفكر في المسئوليات الثقيلة التي ألقيت على كاهله . وكيف يمكن أن يحافظ على حياة 17 رجلاً بدون طعام أو مياه أو مأوى ؟ والأهم من ذلك بدون أمل ! وأخذ القبطان يوجه انتباه البحارة إلى الأشياء العملية التي تحفظ الحياة ، حيث أخفوا بجيوبهم الأحواض والبرك والصخور ، بحثاً عن أبوات لم تتسرب بعيداً كالملابس والأطعمة والأوعية والبراميل الصغيرة .

مع شروق الشمس ، أمكنهم رؤية حطام سفينة أخرى ، على الجانب البعيد من الشعب . وأرسلوا واحداً منهم للاستكشاف ، حيث قال إنها سفينة صيد يابانية مهجورة ، اسمها نوشيمي مارو Noshemi Maru . على أية حال فإن هذه السفينة تعطي البحارة المأوى المفقود .

كانت المهمة الأولى ، هي تنظيم وسائل الحياة ، وبدأ البحارة في اتخاذ السفينة اليابانية المقلوبة على جانبها فوق الشعب ملجأ لهم . ثم أخذ بعضهم في البحث عن الأسماك في الأهوار Lagoon المنعزلة . بينما أخذ فريق



عشروا - في الجانب البعيد من الشعب - على سفينة صيد يابانية مقلوبة

آخر بإعداد النيران ، ومجموعة ثالثة في تقطير المياه باستخدام براميل الوقود وتكثيف البخار في أوعية بالطرف الآخر .

أما المهمة الثانية فكانت البحث عن وسيلة للإقناذ . وعثروا على جالونات من الطلاء داخل مخازن السفينة . وباستخدام فرشاة قديمة ، أخذوا في كتابة كلمات الاستغاثة على الألواح الخشبية ، والبراميل الفارغة ، محددين موقعهم بخطوط الطول والعرض . وكانوا كل يوم يطلقون حوالي سبعة نداءات بهذه الطريقة في المحيط . كما كتبوا على جسم السفينة من أعلى ، نداء الاستغاثة « Sos » بحروف كبيرة ، يمكن مشاهدتها من الجو .

استمر القبطان فيفيثا في إصدار أوامره ، وتحديد المهام ، ومراقبة تنفيذ الأوامر بنفس النظام الذي كان سائداً فوق المركب . كان يعرف أنه لو فقد سلطاته وهيبته ، فإن النتيجة ستكون مأساوية ، وربما يؤدي ذلك إلى الانهيار الكامل وموتهم جميعاً .

في كل صباح يبدأ العمل باجتماع الصلاة . وينتهي أيضاً بالصلاة كل مساء . فأهالي تونجا من المتدينين المتحمسين .

فضلاً عن أن الصلاة تزيد الروابط بين هذه المجموعة الصغيرة أكثر من أي شيء آخر ، لذلك حافظ عليها فيفيثا بصرامة .

مرت الأيام الأولى في هدوء وراحة نسبية . حيث تم تدبير الإمكانيات الموجودة في شعب مينيرفا . كما أن أهالي تونجا ماهرون في الصيد ، ويجري تقطير المياه العذبة باستمرار ، بوساطة جهاز أعده القبطان من الأدوات المتاحة . ولكن بحلول الأسبوع الثالث ، اختفت الآمال التي كانت معقدة على سفن أو طائرات الإقناذ والبحث والاستكشاف .

أدى تضائل الأمل في نجاتهم ، إلى زيادة حدة التعامل بينهم ، وكثرت المشاجرات والعبارات الخارجة والشتائم ، وحتى العراك بالأيدي ، وهي كلها صفات لم تكن أبداً من أخلاق أهالي تونجا الودودين كما أطلق عليهم من قبل . ثم امتد ذلك إلى اختفاء الطعام والأسماك المجففة . وارتدى أحدهم جاكيت النجاة Life Jacket محاولاً السباحة شمالاً نحو تونجا ، فراراً من الجحيم الذي أصبحوا فيه . مما اضطر القبطان لوضعه تحت الحراسة .

مر شهر منذ تحطم المركب ، وليس من المتوقع أن يكون هناك أي رد فعل في جزر تونجا أو ميناء أوكلاند حول

سلامة البحارة . إذ إن خبرة وسمعة القبطان في الملاحة معروفة ، وسوف يحضر المركب حينما يكون مستعداً لذلك ، وليس هناك داع للقلق . وبالتالي لن يفتقد أحد . ولن تكون هناك أية حملة للإققاذ .

هبت سلسلة من العواصف العنيفة على شعب مينيرفا ، ولكن لفترات قصيرة . وزاد الأمر سوءاً انتشار اليأس بين الرجال ، مما أدى إلى مرض اثنين منهم ، مع إصابة الآخرين بالقرح والأمراض الجلدية والبثور الناتجة عن نقص الفيتامينات ، وانتفاخ البطن والمعدة بسبب سوء التغذية . وازدادت المعارك حدة ، وانهارت الأخلاق - أو للواجهة التي يضعها المرء للتعامل مع الآخرين - وظهر كل منهم على حقيقته الداخلية ، خاصة بعد مضي 36 يوماً .

كان القبطان فيليتا يعرف أن هذا الانهيار الكبير ناتج عن فقدان الأمل والهدف والاتجاه ، ولو أنه حاول أن يكون عادلاً بينهم . ولكن هذا ليس كافيًا ، ولن يستطيع أن يوقف هذا التدهور إلا بتقديم أمل جديد وهدف طازج ، يمكن أن يلتف حوله الجميع . وفي النهاية قرر بناء طوف أو قارب لمحاولة الوصول إلى أقرب مكان مأهول لطلب النجدة . خاصة

وأن لديهم الأدوات اللازمة من مطارق ومسامير وأخشاب ثقيلة من الحطام المتراكم والسفينة الياباتية ، بما فيها للطلاء أيضاً .

طوال الأيام التالية اتهمك الجميع في بناء قارب بسع ثلاثة أشخاص من كتل الأخشاب السميكة . له دفعة Rudder متحركة ، وسطح مستو Deck ، وقاع متين Keel ، وصاري متواضع Mast ، طبقاً للتصميم الذي وضعه القبطان بطول 5.5 أمتار . ويمكنه القيام برحلة إلى جزر تونجا أو فيجي . وفي النهاية أطلقوا على القارب اسم « مالوليلي Malolelei » أي « صباح الخير » بلغتهم . وكتبوه باللون الأسود على مؤخرة القارب بفخر ، بعد أن تم طلاء القارب باللون الأبيض .

قبل الانتهاء من بناء القارب ، اختطف الموت فتاى Fatal ، وهو الشاب الذي حاول السباحة إلى تونجا ، حيث مات بهدوء عقب اجتماع الصلاة مساءً . وسقط جوني لويزي Johnny Lousi من الصدمة عند سماع موت صديقه . ثم مات جوني سيكيميتي Johnny Sikimeti ، الشاب الذي لم يتجاوز 18 سنة بأزمة قلبية Heart Attack نتيجة الحرارة العالية والمجهود الزائد . ولم يبق من البحارة سوى 14 شخصاً بمن فيهم القبطان . منهم فيناو Finsu يعانى من مرض مجهول ،

وويليام فا William Fa المصاب بالاكْتَلاب . والآخرون يشملهم الضعف والخوف واليأس ، بعد مرور 85 يوماً .

كان على القبطان فيفيثا أن يختار طاقم القارب الثلاثة ، وهو أحدهم باعتباره الوحيد الذى يعرف الملاحة البحرية . وكان له ابنان ضمن البحارة يود إنقاذهم . ولكن الأمر يتعلق الآن بحياتهم جميعاً ، وعليه أن يختار الأفضل والأصلح للمهمة ، وبحق وعدل دون اعتبار للعواطف والمشاعر الشخصية . وفى النهاية اختار ديفيد أوسيلي David Uaisele لبنيته القوية ومعرفته بالنجارة ، وابنه ساتيكي Sateki لأنه سباح ماهر .

فى عصر يوم 6 أكتوبر 1962 - أى فى اليوم الحادى والتسعين منذ تحطم المركب - انطلق القارب « مالوليلي » نحو جزر فيجى إلى الشمال الغربى ، بدلاً من التوجه إلى جزر تونجا فى الشمال الشرقى ، لأن اتجاه الرياح والتيارات البحرية أكثر مناسبة لهذا الطريق .

شعر البحارة بوحدة كبيرة بعد أن فارقهم زملاؤهم فى قارب النجدة . وكان منهم ستة فقط قادرين على تحمل

العمل وصيد الأسماك وتقطير المياه وغيرها . وفى اليوم المائة ، مات رجل آخر .

فى البحر ، واجه قارب الإنقاذ حظاً عاثراً ، فعلى بعد حوالى خمسة كيلومترات فقط من بداية الرحلة ، اكتسحت موجة عاتية الدفة ، وفصلتها عن القارب . ولثلاثة أيام متواصلة تقاذفت الأمواج العالية القارب الصغير . ولكن القبطان كان يوجهه بمجداف من الجانبين نحو الاتجاه الصحيح إلى جزر فيجى . وفى اليوم الرابع هدا البحر ، وانخفضت الأمواج . ولكن الرجال وجدوا أسماكهم المجففة وقد فسدت بالحرارة الاستوائية ، كما اختفت المياه العذبة .

فى فجر اليوم السابع ، واجه قارب الإنقاذ عاصفة عاتية فالتقلب بفعل الأمواج المتكسرة قرب شاطئ جزيرة كاندافو Kandavu إحدى جزر فيجى ، ووجد الرجال أنفسهم محبوزين فوق صخور منعزلة . ولم يكن أمامهم سوى السباحة نحو الشاطئ على بعد كيلومتريْن . تردد الرجال لضعفهم الشديد . ولكن الاختيار كان واضحاً ، إما المحاولة بأى حال من الأحوال ، أو الموت غرقاً أو جوعاً على تلك للصخور النائية !

تائهون في جنوب الباسفيك ..

[بقلم : بيتر مايكل مور]

في عصر يوم الثلاثاء 9 نوفمبر 1982 ، وقف روبرت أروس Robert Aros - 50 سنة - فوق سطح يخته الشراعي قامونوس Vamonos ، يحاول أن يحدد مكانه بالضبط جنوب المحيط الباسفيكي ، طبقاً لخطوط الطول والعرض .

وقد أظهرت آلة السدس Sextant ، أنه ينحرف نحو الشمال قليلاً بواقع درجة واحدة عن خط سيره . وهذا الخطأ قد يؤدي إلى فارق قدره 108 كيلومترات على طول مسار رحلته التي تمتد لحوالي 3060 كيلومتراً ، من رارو تونجا Raro tonga في جزر كوك ، إلى نيوزيلاند في جنوب الباسفيك .

وعلى ذلك فقد قام أروس بتوجيه مركبه ناحية الجنوب بواقع هذه الدرجة . وثبت جهاز الملاحة الآلية المتحكم في الدفة على هذا الاتجاه . وأشارت حساباته طبقاً للخرائط البحرية ، أنه على بعد 900 كيلومتر من رارو تونجا خلفه إلى الشرق . وأن جزر تونجا Tonga على بعد بضع مئات

وصل القبطان فيفينا إلى الشاطئ أولاً وهو خائر القوى ، ثم تبعه أوسيلي . ونظر القبطان ناحية البحر بغضب ، وكان ابنه ساتيكي قد اختفى .

بعد أربعة أيام من وصولهم إلى فيجي ، توجهت طائرة مائية تابعة للسلح الجوى النيوزيلاندي إلى خور مينيرفا حيث هبطت فيه . وقامت بنقل الرجال العشرة الأحياء إلى سوفافا Suva عاصمة جزر فيجي . وهكذا انتهت محنة البحارة بعد ثلاثة أشهر ونصف الشهر ، اختبرت خلالها قدراتهم وأخلاقهم وإيمانهم .



بتصرف مختصر عن المصدر :

London Sunday Morning News Article Titled "Ship Wrecked
in the Pacific" - 10/11/82 - 10/11/82 - 10/11/82 - 10/11/82
N.Y. 10570, U.S.A

الكيلومترات إلى الغرب . وأقرب علامة على الخريطة لموقعه الحالي هي شعب هاران Haran Reef إلى الشمال الغربي . وهي جرف صغير من الشعب المرجانية والرمال والصخور الغاطسة ، أو القريبة من سطح الماء .

كان في اليخت زوجته مارجريت Margaret - 30 سنة ، وابنه كريستيان Christian من زوجته الأولى ، والذي كان عليه أن يتولى فترة المراقبة المسائية الأولى لمدة ثلاث ساعات من السادسة . وعندما انتهت نوبته أيقظ مارجريت لتولى المراقبة ، بينما كان والده قد استغرق في النوم فعلاً . كان اليخت يندفع إلى الأمام طبقاً للزاوية المحددة ، وجهاز للملاحة الآلى .. وكانت مارجريت في الكابينة تقرأ قصة على ضوء كشاف صغير . وكان القمر ساطعاً في السماء ، والبحر هادئاً . وكانت كل بضع دقائق ، ترفع عينيها عن الكتاب ، وتتنظر إلى الأفق أمامها ، ومرت ساعتان على هذا النحو .

فجأة ارتفع مقدم السفينة الصغيرة Sloop في الهواء ، وانقضت في الماء بعنف ، مع صوت تحطم ! للحظة تدهورت للسفينة ناحية جانبها الأيمن Starboard ولكن مارجريت شاهدت للصارى Mast ، وهو ينطرح ويميل إلى الجانب الأيسر Port Side .

انتفض بوب Bob من نومه مذعوراً ، وشاهد الصاري المائل ، والمياه تتدفق بشدة داخل المركب من فتحة الهيكل الأمامى للسفينة . وكانت مياه البحر تفور بالزبد أو رغوة المياه المضطربة Foam . وصاح في رعب : « لقد لصطدمنا بالشعب المرجانية » كان كريستيان بجانبه ، يراقب في هلع الأمواج الفضية ، وهي تدفع المركب فوق الشعب الداكنة على عمق نصف متر من سطح الماء .

أمر بوب ابنه بنفخ طوف النجاة . ثم أمر مارجريت بإرسال إشارة الاستغاثة ، ولكن جهاز الراديو تعطل من الصدمة . وبسرعة أخذت مارجريت في تجميع المواد الغذائية والمياه والمعدات الضرورية في حقائب بلاستيك . بينما كان بوب وابنه ينفخان للطوف المطاطي بمضخة يدوية ، وقفا بالمرساة الخفية على أمل وقف انزلاق اليخت من فوق الشعب إلى المياه العميقة .

قفز كريستيان فوق الشعب ، وأخذ يثبت المرساة Anchor في فتحات الشعب . وتبعه أبوه بوب ، الذي أخذ يفكر في أن أفضل وسيلة للنجاة ، هي أن يحتفظوا باليخت فوق الشعب . وبيقوا فيه إلى أن تصل النجدة . ولكن لليخت واصل الانزلاق فوق السطح الأملس ، نحو حافة الشعب والمياه العميقة .

عاد بوب إلى الكابينة حيث ارتفعت المياه إلى خصره ،
والتقط حقيبة الطوارئ Duffell bag . وجمع بعض المعدات
والأطعمة ، وصعد إلى السطح . وبسرعة أنزلوا قارب
النجاة الآخر Dinghy المصنوع من الألياف الزجاجية وله
مجدافان . كذلك حاجز الرياح Wind Surfer المصنوع من
البلاستيك .

أخذ الجميع يربطون القارب والطوق والحاجز معا بالحبال
السميكة . ويحملون القوارب بمعداتهم التي التقطوها
بسرعة . ثم ارتدى كل منهم جاكيت للنجاة ، وجلس كريستيان
في القارب المطاطي وخلفه الحاجز العائم المربوط . بينما
الأب بوب وزوجته في القارب البلاستيك . وحملتهم الأمواج
بعيداً في الوقت المناسب . ففي خلال 30 ثانية انزلت
السفينة من فوق حافة الشعب المرجانية إلى المياه العميقة ،
واختفت في الأعماق .

أخذ بوب يلوم نفسه على « الإهمال المطلق » ، ولكن
زوجته أشارت إلى أنها تتحمل جزءاً من المسؤولية ، حيث
إنها كانت في نوبة المراقبة ساعة وقوع الحادث . أخذ
بوب يفكر ، لابد أنه أخطأ في حساب خط سير اليخت .



وأنه اتجه نحو الشمال ببضع درجات ، وليس درجة واحدة .
حتى إنه اصطدم بشعب هاران المرجانية التي لم تكن في
طريقه . بل يجب أن تكون إلى الشمال منه ، وعلى الجانب
الأيمن من اليخت . وقدّر أنهم الآن في طريقهم إلى جزر
تونجا ، نحو الغرب ببضع مئات من الكيلومترات .

كان روبرت أروس « بوب » قد وعد زوجته الثانية
مارجريت ، بالقيام برحلة بحرية يعبران خلالها المحيط
الباسفيكي Pacific Ocean . وفي فبراير 1981 ، اشترى فعلاً
اليخت قامونوس المصنوع من خشب الماهوجاني
Mahogany الفاخر ، وزوده بكل الكماليات والأجهزة الآلية
الضرورية . وحصل مع زوجته على دورات في الملاحة
والأعمال البحرية وغيرها .

عهد بوب بأعماله التجارية لابنه الأكبر ديفيد David خلال
غيبته ، وانطلق بيخته - مصطحباً زوجته وابنه كريستيان -
في 30 نوفمبر 1981 وسط احتفال كبير من الأصدقاء في
خليج ألأميتوس Alamitos Bay في ساحل لونغ بيتش Long
Beach الغربي الأمريكي . حيث توجه إلى ميناء كابو سان
لوكاس Cabo San Lucas في المكسيك . وقضوا هناك
الشهور التي تتزايد فيها العواصف .

في أبريل 1982 توجهوا بيختهم نحو الجنوب الغربي إلى
جزر بولينزيا الفرنسية French Polynesia . حيث وصلوا
إلى ميناء بابيتي Papeete في تاهيتي Tahiti بعد 25 يوماً .
ومكثوا هناك فترة طويلة للاستمتاع بشهور الشتاء في
النصف الجنوبي من الكرة الأرضية .

ثم أبحروا نحو الغرب إلى جزيرة رارو تونجا Raro Tonga
في جزر كوك Cook . وبعد توقف قصير أبحر اليخت مرة
أخرى نحو الجنوب الغربي ، إلى ميناء أوكلاند Auckland
في نيوزيلاند على بعد 3060 كيلومتراً

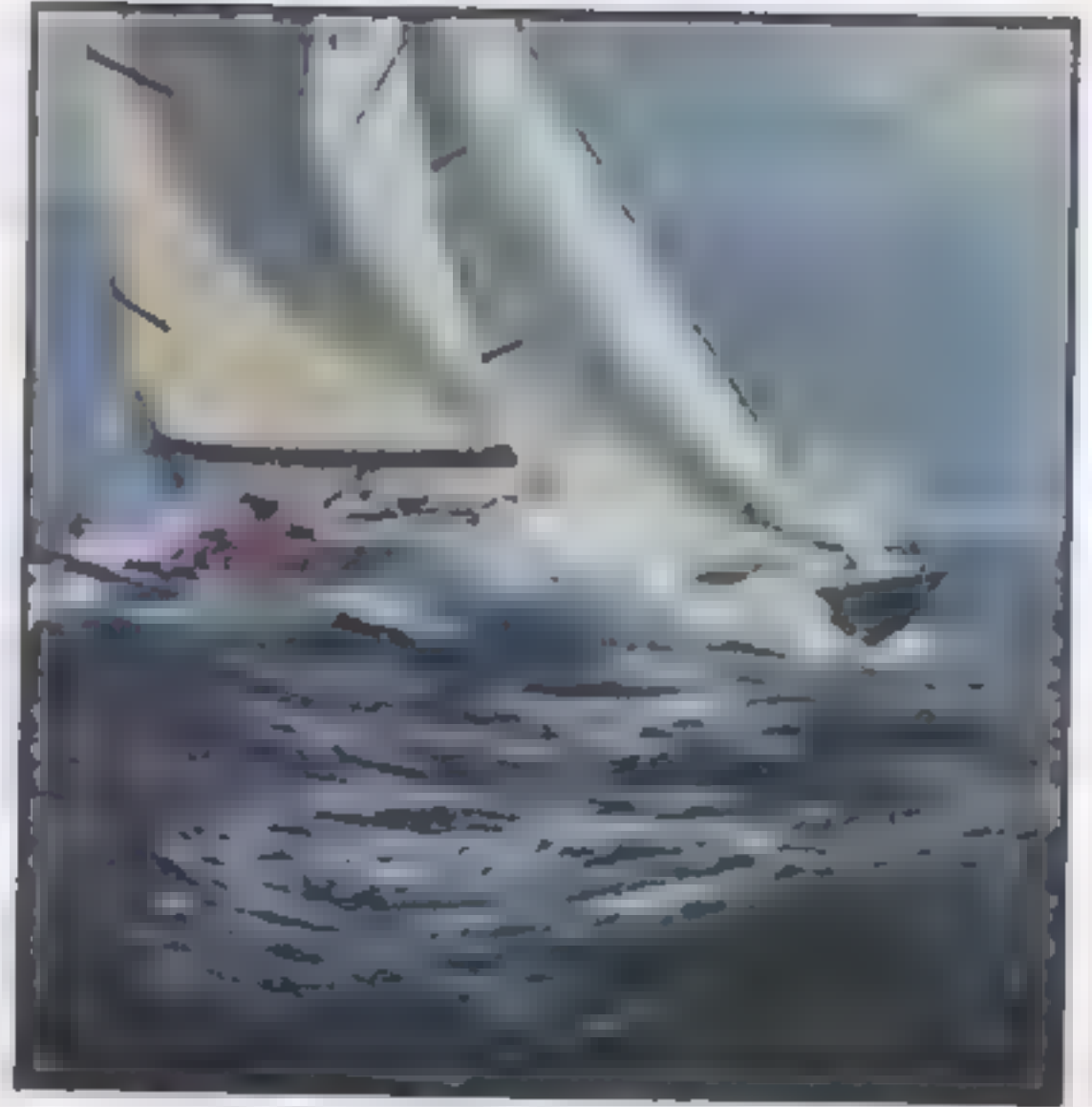
لم تكن شعب هاران Haran Reef في طريقهم ، إذ إنها
تقع إلى الغرب تماماً من رارو تونجا . ولكن اليخت انحرف
في طريقه نحو الشمال بعدة درجات ، بسبب خطأ في
التقدير الملاحي لخط السير . وعندما أعاد بوب توجيه
اليخت ، كان يتجه رأساً إلى الشعب حتى اصطدم بها .

كان بعدها جزر مملكة تونجا Tonga على بعد 540
كيلومتراً إلى الغرب . وبعدها إلى الشمال الغربي جزر
فيجي على بعد 630 كيلومتراً . وكانت التيارات البحرية
والرياح التجارية تدفع القافلة النائية نحو هذه الجزر .

كان معهم ما يكفي من المواد الغذائية والمعلبات . ولكن المياه قليلة ، والبحر المجهول أمامهم . لذلك قرر بوب تقنين حصة كل منهم من المياه للمحافظة على ما لديهم . واكتشفت مارجريت أنها تسميت إحضار البوصلة البحرية ، ولكن بوب يمكنه تقدير موقعهم بآلة للسدس واتجاه الشمس مع الأقن . وكذلك النجوم ليلاً . وكان حاجز الرياح المربوط خلف الطوف المطاطي ، حيث يعمل كمرساة بحرية Sed Anchor وللمساعدة على استقرار القافلة في خط مستقيم .

قام بوب صاريًا صغيرًا وسط القارب المصنوع من الألياف الزجاجية Fiber glass - والذي يبلغ طوله حوالي أربعة أمتار - وباستخدام المجذافين بطريقة متقاطعة بعد ربطهما معًا وتثبيتهما بالقارب . ولكن بوب لاحظ أن الطوف المطاطي الخلفي يشد القارب الأمامي بفعل حركة الأمواج . وقرب المساء ، حاولوا أن يبحروا جنبًا إلى جنب .

في المساء شاهد بوب في الأفق الشرقي النجم الساطع « يد الجوزاء » Betelgeuse . فلو جعل النجم خلف ظهره تمامًا فإن فوقه وأمامه مباشرة المدار الظاهري للشمس . ويمكنه أن يعرف اتجاهه بالضبط ليلاً . أما بالنهار فالشمس نفسها تعطيه الاتجاه الصحيح .



انطلق البعث في طريقه إلى (سيوريلاند) في المرحلة الأخيرة من الرحلة

في الصباح التالي ، أعاد بوب ربط حلجز الرياح Wind surfer بالقارب المطاطي ثم بالقارب البلاستيك من الخلف ، لتكون القافلة كتلة واحدة عاتمة وأكثر استقراراً . ثم أخذ الثلاثة ينزحون الماء بعزم . ثم حاول كريستيان الصيد لفترة طويلة ، دون جدوى . وازداد أملهم في أنهم سوف يصلون سالمين إلى جزر تونجا ، إذا هم بذلوا كل ما في وسعهم .

في فجر اليوم الثالث ، بدأت الرياح تهب بشدة ، وارتفعت الأمواج ، وبدون إنذار ، انقلب الزورق البلاستيك فوق الطوف المطاطي . ووجدت مارجريت نفسها في جيب هوائي تحت سطح الماء ، فأخذت نفسها عميقاً وصعدت إلى السطح . ثم أخذوا جميعاً يعيدون القارب إلى وضعه الصحيح ، ولكنهم فقدوا كل الأشياء والمعدات والأدوات التي لم تكن مربوطة . ولكن كان لديهم ما يكفيهم . وأخذوا بعد ذلك يربطون كل شيء ويراقبون الأمواج العالية للاستعداد لها .

مرت الأيام بسرعة في جو شديد الحرارة ، ومشبع بالرطوبة ، حتى أصابتهم القروح والالتهابات الجلدية . ولكن الليل كان يتركهم بلا وسيلة للدفاع أو الاستعداد لملاقاة

الأمواج الصاخبة . وما كان عليهم سوى الانتظار والترقب وإرهاق السمع في صبر . وأصبحت الملابس المبللة وجاكت النجاة هي وسائلهم . وأخذت القافلة للعائمة ترتفع وتنخفض بين الأمواج العالية كالجبال ، مما أدى إلى فقد الأشياء الأخرى . وأصبحوا أكثر حرصاً على ما تبقى لديهم .

لم تظهر أية جزيرة من جزر تونجا كما توقعوا ، ولا حتى طائرة أو سفينة للبحث أو الإنقاذ . وأخذوا جميعاً يصلون ويبتلحون إلى الله أن ينقذهم من هذه المحنة . وكانوا في الحقيقة قد عبروا جزر تونجا من الشمال منها في اليوم الثاني عشر لهم في البحر . وكانوا متجهين مع التيار نحو جزر فيجي في الشمال الغربي بعد تونجا .

في الساعة الرابعة عصر اليوم الثاني والعشرين صاحت مارجريت « أتى أرى الأرض ! » . ونظروا ناحية الغرب . وكانت هناك شريحة من الأرض لاتخطنها العين . عند الغروب كانوا قد اقتربوا من جزيرة كبيرة الحجم طولها حوالي ثمانية كيلومترات . ولكن التيار كان يدفعهم بعيداً عنها ، ولذلك لم يجد التجديف إليها . ولمحت مارجريت جزيرتين على يسارها على بعد حوالي 15 كيلومتراً . ولكن غروب الشمس حل دون التوجه إليها . ولكن على ضوء الفجر التالي كانت

الجزر مازالت هناك ، والقوارب الملتصقة تسير بمحاذاتها .

بعد 23 يوماً في البحر تمكنوا أخيراً من التجديف وسحب
القوارب إلى إحدى الجزر الخالية . ولكنها كانت تعج بالآلاف
من طيور الأفيش Booby - وهو طائر بحري استوائي -
ويتناثر على الرمال عشرات الآلاف من بيض الطيور .
فجمع كريستيان كمية منها إلى المأوى الذي أعده أبوه من
فروع أشجار جوز الهند للحماية من الشمس .

عثر بوب على بعض ثمار الجوز الهندي في الناحية الأخرى
من الجزيرة ، ولكن الجزيرة ليس بها مياه عذبة . صحيح
أن هناك الآلاف من بيض الطيور ، ويمكنهم صيد الأسماك ،
وهناك ثمار جوز الهند . ولكن المكان أشبه بمصيدة لافكاك
منها . وأخذ بوب يفكر في ضرورة الانتقال بالقوارب إلى
جزر أخرى مأهولة . بعد أن يستريحوا يومين أو ثلاثة .

في العاشرة من صباح اليوم التالي ، لمحت مارجريت قريباً
بمحرك نلحية البحر . وأخذوا يصيحون ويلوحون . وأخيراً غير
القارب اتجاهه نحوهم . كان به ليونارد تولهيرست Tolhurst
Leonard الباحث الأسترالي ، ومعه خمسة من أهالي فيجي .

تبين لتولهيرست أن الثلاثة يعانون بشدة من نقص
المياه ، ونقص الفيتامينات . فأعطاهم زجاجات المياه والموز
وثمار البابايا Papaya - تشبه الكانتالوب - ثم اصطحبهم إلى
أقرب جزيرة مأهولة بالسكان .

طلب تولهيرست بالراديو إرسال طبيب إلى جزيرة سيكوبيا
Scikobia ، وعالجهم الطبيب بالمضادات الحيوية ، واللبن
المركز ، والمياه المعدنية .

كان ذلك يوم 6 ديسمبر 1982 - أي بعد 26 يوماً من بداية
محتهم - اتجروا خلالها 1188 كيلومتراً جنوب غرب المحيط
الباسفيكي . وقد بحث عنهم طائرة نيوزيلندية بعد فقد
الاتصال بهم . ولكنه كان من الصعب مشاهدة زورقهم
الصغير من الجو .

أرسلت الحكومة الفيجية طائرة هليكوبتر في اليوم
التالي ، نقلتهم إلى المستشفى في العاصمة سوكا Suva .
وقال الأطباء إن الأب بوب ، لم يكن ليحتمل فقد الماء
والجفاف لأكثر من 48 ساعة أخرى .

في 13 يناير 1983 تجمع المئات من الأصدقاء والأقارب

في مواجهة الأمواج القاتلة ..

[بقلم : أوستن أندرسون]

عند حلول مساء يوم الأربعاء 21 مارس 1973 ، أُلغيت سفينة للشحن للنرويجية نورس فاريانت Norse Variant من ميناء نورفولك Norfolk بولاية فرجينيا الأمريكية . كانت السفينة - التي تصل حمولتها إلى 20,787 طنًا - تحمل شحنة من الفحم ، في طريقها إلى ميناء جلاسجو Glasgow البريطاني .

وقف القبطان ينس - أوتو هارسيم Jens - Otto Harsem - فوق منصة السفينة ، يراقب تحول الرياح المعتدلة إلى جو مكفهر . لقد كان شتاء ذلك العام عاصفًا طوال الوقت ، ولكن سفن الشحن لا تكثرت دائمًا بأسوأ الحالات التي تعترض شمال الأطلسنطي .

أسفل سطح السفينة كان الميكانيكي ستين جابرلسين Stein Gabrielsen - 23 سنة - يرتب المشتريات التي اتفقها من المحلات الأمريكية . ويتفقد هدية عيد ميلاد لزميل له في السفينة ، كي يفاجئه في اليوم التالي .

في مطار لوس أنجلوس الدولي Los Angeles بولاية كاليفورنيا الأمريكية ، للترحيب بمقدم الأسرة ، التي حظيت بعناية الله ولطفه .



بتصرف مختصر عند المصدر

Reader's Digest Magazine, An Article Titled « Adrift in the South Pacific » . By Peter Michelmores , September 1983 . Pleasantville , N.y. 10570 , U.S.A

فى فجر اليوم التالى الخميس 22 مارس ، بدأ الجو يزداد برودة وخشونة . كانت لرياح تهب بصوت عال من الشمال ، والأمواج العالية تتسارع نحو سفينة الشحن Freighter ، وتصطدم بعنف بالمقدمة Bow . وداخل السفينة ، كان على الطاقم المكون من تسعة وعشرين بحاراً وضابطاً ، للتماسك والتشبث بأى شىء ، بعيداً عن الحواجز الفولاذية بين القمرات ، حتى لا يصطدموا بها . لذلك قرر ستين تأجيل حفل عيد الميلاد لزميله ، فالوقت ليس مناسباً لذلك ، والجو أصبح قاسياً للغاية .

حوالى الساعة العاشرة صباحاً ، تعرضت السفينة لموجة عارمة ، ألقت بثقلها كله على المقدمة ، وأطاحت بباب الفتحة الأمامية Hatch . وأخذت المياه تتدفق إلى « عنبر » الشحن الأمامى Hold رقم 1 . وبرغم أن المضخات الآلية بدأت العمل على الفور إلا أن القبطان هارسيم قرر العودة إلى ميناء نورفولك لإجراء الإصلاحات .

بعد حوالى الساعة ، ظهرت موجة هائلة أخرى بقوة شديدة ، واشتعلت للرافعة الأمامية من على السطح ، وخطمت لحاملات ألواح الصلب . وهكذا بدأت المياه تتدفق بشدة إلى

وقد المصطدم بركب السفينة بركب الغلاب البحر والأمواج العالية



« عنبر » الشحن رقم 2 ، مع استمرار الرياح العنيفة والأمواج العالية .

بدأت السفينة نورس قاريات تتمزق بسرعة . ومع ثوران المياه وتلفقها المستمر ، بدأت مقدمة السفينة تغوص في الماء . وعلى الفور أرسل ضابط الراديو إشارات النجدة إلى حرس السواحل الأمريكية على موجة الطوارئ الدولية ، محددًا موقع السفينة والحالة التي تواجهها وعدد أفراد الطاقم وحمولتها ووجهتها .

في الثانية إلا ربعًا من بعد الظهر ، صدر أمر القبطان بإخلاء السفينة . وفي الحال جنب ستين جاكيت النجاة Life - Jacket ، واتدفع إلى السطح حيث يتجمع البحارة . كانت السفينة تغوص بسرعة ، ولكن القبطان أمر بإسقاط أطواف النجاة التي اقتنخت آليًا بجهاز خاص . على أن يقفز البحارة وراءها مباشرة ، وسوف يلتقطهم حرس السواحل الأمريكية بعد ذلك .

خلال كلمات القبطان القليلة ، ضربت موجتان كبيرتان السفينة ، وأمطرتها بآلاف الأطنان من المياه . وفي الواقع فإن السفينة قد غرقت في هذه اللحظات خلال ثوان ، ولم ترتفع ثانية إلى سطح الماء .

وجد ستين نفسه يفوق مع السفينة للغارقة . وأخذ يقاوم قوة الامتصاص للهائلة التي تحدثها سفينة تفرق ، وتسحبه إلى أعماق المحيط . وأحس ستين وكأن رنتيه سوف تخرجان من مكانهما . وبطريقة ما ، وجد نفسه يطفو إلى السطح والمياه تغور من حوله في دوامات هائلة . أخذ ستين يردد لنفسه وهو مندهش لكونه مازال حيًا « عليك بالهدوء الآن ! احتفظ بجهودك ! فالرجال في الأطواف الأخرى سوف يلتقطونك ! »

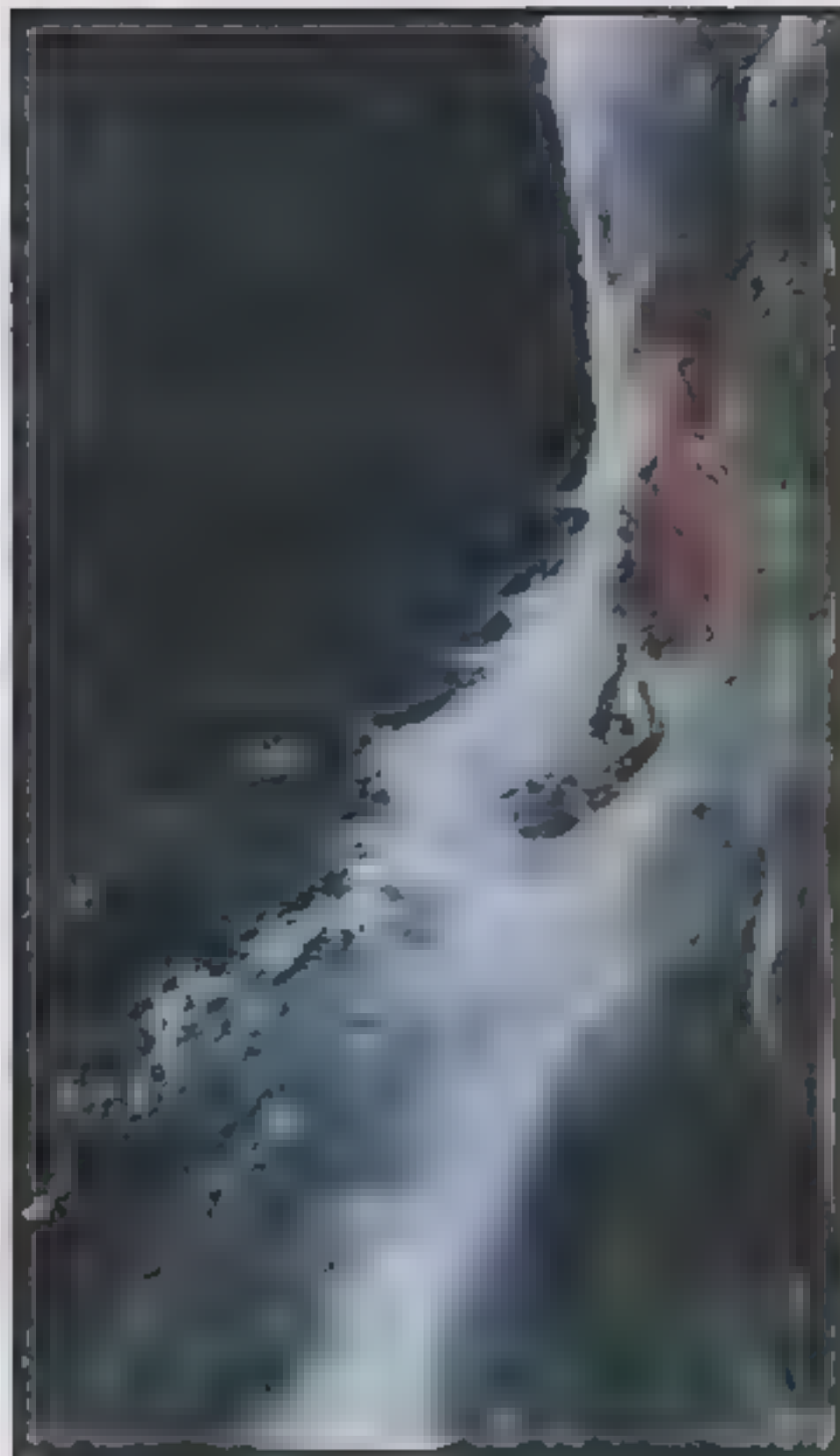
تمسك ستين « بجاكيت النجاة » وأحكم ربطها حول خصره وصدرة ، محاولاً أن يلتقط أنفاسه في هذه المياه الباردة ، بينما ظلت الأمواج تتقاذفه بشدة . وفي كل مرة كانت الأمواج ترفعه عاليًا حوالي 15 مترًا ، ثم تسقطه على صفحة الماء . وأخذ يبحث عن رفاقه من حوله ، ولكنه لم ير أيًا منهم . وأخيرًا شاهد طوفا يرتقيًا على مقربة منه ، وأخذ يكافح للوصول إليه ، ولكنه كان خاليًا .

أخذ ستين يستجمع أفكاره فوق الطوف ، بينما كانت الأمواج تتقاذفه وتدفعه في كل اتجاه . ولكنه تمسك بالحبال الجانبية حتى لا يسقط في الماء ثانية . وكانت الرياح العاصفة ، تقذف نحوه برشاش من المياه الباردة

بقوة كبيرة تؤلم وجهه . ولكن ستين كان قد عزم على التمسك بالأمل . فحرس السواحل سوف يقومون بحملة لإنقاذهم . وما هي إلا ساعات حتى تنتهي المحنة .

بدأ حرس السواحل الأمريكية عملية الإنقاذ فور تلقي رسالة الاستغاثة في الساعة 12.28 ظهر يوم 22 مارس . وأخذت الطائرات فيما تبقى من اليوم في تمشيط المنطقة برغم الرياح العاصفة . بينما أخذت السفن التابعة لهم تجوب الأمواج العالية وقرب المنطقة . ولكن لم يكن هناك أي أثر للسفينة ، إذ يبدو أن المحيط قد ابتلعها بالكامل .

كان من حسن حظ ستين أنه ارتدى قميصًا خاصًا مانعًا للرياح أسفل « جاكيت النجاة » ، مما جعل جسمه يحتفظ بالحرارة ، ويقاوم الجليد المتساقط والرياح الباردة . وتعلم كيف يتفادى تأثير دفعات الأمواج بتوزيع ثقل جسمه في الطوف في اللحظة المناسبة ، وكأنه يمتطي جوادًا . وفجأة غمرته موجة كبيرة تحت السطح . وأخذت قوة الدوامات الشديدة في تمزيق الطوف إلى قطع صغيرة . ووجد ستين نفسه مرة أخرى يطفو عاجزًا بين جبال ووديان من المياه الصاخبة .



أنقذته مرساة عارمة ومروقت الطوف البر تغالي إلى قطع صغيرة ، وفقدت ستين (ستين) في المياه

أخذ ستين يتطلع من حوله عندما ترتفعه الأمواج عالياً .
ولاحظ وهو لا يصدق عينيه طوفاً آخر على بعد حوالي 300
متر منه . وأخذ يسبح بكل قوته ، وكان فارغاً أيضاً .
صعد إليه وربط حبل الحياة بالقارب بذراعه اليسرى ، ومد
جسده ليستريح ، وهو يقول لنفسه : « تمسك بعزيمتك ،
فإن الأمر لن يطول ! »

قبل الغروب مباشرة ، سمع ستين صوت طائرة يعطو فوق
الرياح . وفي الحال جنب صاروخ إشارة من صندوق الطوارئ
في الطوف ، وأطلقه في الجو . ولكن الطائرة استمرت في
طريقها دون أن تدور . وأطلق صاروخاً آخر ، ولكن الطائرة
كانت قد ابتعدت .

بعد عدة ساعات أخرى ظهرت في الظلام أضواء كاشفة
لسفن حرس السواحل . وأخذ ستين يلوح بيديه ويصرخ ، وهم
على بعد 500 متر فقط ، ولكنهم أطفئوا الأضواء وغادروا
المكان . ويرغم خيبة الأمل التي شعر بها ، فإنه أدرك - على
الأقل - أنهم يبحثون عنهم - وظل طوال الليل مستيقظاً .

في صباح اليوم التالي - الجمعة 23 مارس - لاحظ ستين
أن قدميه أصابتهما الزرقة وأنهما شبه مخدرتين من الثلج

والبرد والجليد المتساقط . كان يعرف أنه لا بد من تحريك
الدورة الدموية في قدميه ، وإلا أصابتهما « الجنجريتا »
لوفساد الدم . ويرغم إرهابه فقد انزلق على جانب الزورق
وأمسك بحباله وأخذ يحرك ساقيه بالتناوب لفترة كافية .

في عصر نفس اليوم ، هبت عاصفة شديدة ، وسرعان
ما جاءت موجة ضخمة ، انقضت على الطوف ، وقذفت به إلى
الماء ، ولكنه سبح متشبهاً واستلقى فيه ، وأمسك بالحبال
الجانبية .

في فجر يوم السبت 24 مارس ، كان الإرهاق قد هذه
تماماً ، خاصة أنه بقي مستيقظاً ليومين كاملين . ولكنه
كان يعرف أن غفوة قصيرة قد تعني نهايته في هذا الجو .
وقال لنفسه « سوف أستمر على ذلك ليوم آخر ! »

في هذا اليوم بدأت العاصفة تهدأ قليلاً . ولكن المحيط
ظل خاوياً من أي سفن للإنقاذ . وأخذ ستين يتساعل إن
كانت عمليات البحث قد توقفت بالفعل ؟ كانت عضلاته
تؤلمه وعيناه منتفختين ، وحلقه جافاً للغاية ، حتى إنه لم
يعد يستطيع أن يتلع طعام الطوارئ في الطوف . لقد كانت
قواه تخور بسرعة .

ولكن في هذا الصباح ، قررت قيادة حرس السواحل في نيويورك ، تكثيف البحث بالطائرات والسفن في مساحة قدرها 12,600 ميل مربع . وهي المنطقة المتوقع أن تضم ناجين من السفينة ، طبقا لحسابات الكمبيوتر الذي زود بمعلومات عن اتجاه الرياح والتيارات البحرية خلال الأيام الماضية .

ظل ستين مستيقظا طوال الليل أيضا ، وفي صباح الأحد 25 مارس كان البحر هادئا ، ولذلك قرر أن يحصل على غفوة قصيرة لأول مرة منذ ثلاثة أيام . بعد قليل سمع صوت محركات طائرة ، ولكنها اختفت وراء الأفق .

ولكن الطائرة عادت مرة أخرى ، وكانت من طراز C-130 هيركيولز ذات المحركات المروحية الأربع . إذ اعتقد مساعد الطيار الملازم طيار رونالد بالو Ronald Balleu أنه قد شاهد شيئا ما على الجانب الأيمن من الطائرة . كان طاقم الطائرة قد قضوا ثلاث ساعات من الطيران المتواصل . ولكنهم قرروا العودة لإلقاء نظرة أخرى على ارتفاع منخفض .

كانت المفاجأة أنهم شاهدوا طوفاً يرتقائيا في البحر الواسع . كان فيه ستين يلوح بذراعيه ويصرخ ، مما يدل

على أنه بصحة جيدة . وجه كابتن الطائرة إدوارد ويلبيشر Edward Weillbacher رسالة بالراديو إلى قاعدته .

وجهت القاعدة رسالة أخرى إلى أقرب سفينة للموقع . وكانت ناقلة بترول Tanker على بعد حوالي نصف ساعة ، حيث اتجهت على الفور إلى الموقع . في نفس الوقت انطلقت طائرة من سرب طائرات البحث والإنقاذ رقم 54 في قاعدة بيز Pease الجوية في ولاية نيو هامبشاير New Hampshire إلى المكان . وكان على متنها اثنان من الضفادع البشرية Frogmen ، حيث هبطا بالبراشوت قرب الطوف . وكان معهما معدات طبية وبطاطين وعصير مركز وجهاز راديو « لاسلكي »

سألها ستين : « هل عثرتم على آخرين من السفينة ؟ » . فأعرب أحدهما عن الأسف واستلقى ستين على ظهره وأغمض عينيه .

بعد حوالي 70 ساعة في محيط عاصف ، وأمواج قاتلة ، ومياه باردة ، تمكن ستين أن يحافظ على حياته وحده . برغم أنه لم يستطع النوم طوال ذلك الوقت . وقد تبين له بعد ذلك أنه واجه رياحا بلغت سرعتها 135 كيلومترا في

طيار يصارع الأمواج ..

[بقلم : وينتر هالتر]

تلقت المراقبة الجوية في روما رسالة بالراديو هذا نصها : « برج المراقبة في روما .. هنا الطائرة سيسنا رقم 421 . الارتفاع 15 ألف قدم - حوالي 4573 متراً - المحرك الأيمن تعطل . وأحاول الوصول إلى باليرمو »

كان الطيار الألماني وولتر كيلتر - 38 سنة - يحاول توجيه طائرته ذات المحركين إلى ارتفاع منخفض ، للوصول إلى ارتفاع 1828 متراً ، حتى يمكن أن يعطى للمحرك الأيسر فرصة لزيادة كفاءته في الهواء الكثيف . ولكن باليرمو Palermo عاصمة جزيرة صقلية Cicaly في أقصى جنوب إيطاليا ، كانت ما زالت على بعد 160 كليومتراً من مكان الطائرة . وهي مسافة تستلزم ساعة من الطيران بمحرك واحد .

وحدثت أعطال أخرى في صمامات الوقود ، وتجمدت عند منتصف حركتها ، بينما كانت الطائرة تهبط بسرعة نحو البحر التيراني المقابل للساحل الغربي الإيطالي في البحر

الساعة . وأمواجاً قاتلة وصل ارتفاعها إلى أكثر من 15 متراً . وتحمل كدمات الصقيع ، وخدر الثلج ، وأمطار الجليد Sleet ، وأمطار البرد Hail ، ولكنه لم يصب بأذى . ولكنه كان مصاباً بالجفاف Dehydration لقلة ما كان يتناوله من الماء ، إذ إن المرء يحتاج يومياً إلى تسعة أكواب كبيرة من الماء . كما كان مصاباً بالقروح الملتهبة ، ولكن هذا كل شيء . وبعد أيام من العلاج والراحة ، كان في طريقه جواً إلى النرويج .



بتصرف عن المصدر :

Stern Magazine , NR. 25, June 1973. By Oystein Molstad -
Andresen. Am Baumwall 11/25444 Hamburg, Germany

المتوسط وأخذت الشمس في المغيب ، ويتضاءل ضوء النهار بسرعة .

لم يكن هناك وقت لعمل شيء ، فوجه كيلنر رسالة استغاثة أخرى إلى برج مراقبة مطار باليرمو . ثم ارتدى سترة النجاة ، وانتزع من تحت مقعده الطوف المطاطي في متناول يده . وخشى أن تنفجر الطائرة لحظة اصطدامها بأمواج البحر . ولكنه أرغم نفسه على الجلوس أمام عصا القيادة والهبوط بالطائرة على سطح الماء .

انقضت الطائرة تضرب الأمواج العاتية بسرعة 160 كيلومتراً في الساعة ، وجف حلق كيلنر من الخوف . ولكن الطائرة توقفت في النهاية وهي تعلو وتهبط مع الموج ، والمياه تندفع إليها بشدة .

فتح كيلنر باب الطائرة - وهي من طراز سيسنا Cessna 421 - وقذف بالطوف البرتقالي بعد تفخه آلياً بجهاز خاص ، ثم قفز وراءه مذعوراً . وتذكر في هذه اللحظة أنه نسي أن ينفخ جاكيت النجاة ، ولكنه مع ذلك صارع الموج وتمكن من إعادة الطوف إلى وضعه الصحيح بعد أن قلبته الأمواج على ظهره ، ثم قفز إليه .

حينما تعطلت المحركات وسقط في البحر



كان (كيلنر) في طائرة نة الخاصة من طراز (سيسنا - 421) ، في طريقه من (صوجي) إلى (باليرمو) جنوب (إيطاليا) .

لم يكن في استطاعته العودة إلى الطائرة لإحضار حقيبة الطوارئ وبها جهاز الراديو ، حيث إن الطائرة لم يبق منها إلا ذيلها طافيا . ولكنه اكتشف لهلعه أن حبل الطوف ، متعلق بباب الطائرة . وانتزع سكيناً من جيبيه وقطع الحبل النايلون ، قبل أن تسحبه الطائرة إلى عمق 3000 متر . وفي ثوان وجد نفسه غارقاً في الظلام ، والأمواج العالية تعصف بطوفه الصغير .

تسربت المياه إلى الطوف ، برغم المظلة المرفوعة فوقه ، حتى بلغت المياه خصره . ولم يكن معه شيء لنزح المياه . كما أنه من المستحيل الحصول على نجدة خلال الليل ، وكلن عليه الانتظار حتى الصباح .

في الفجر عصفت رياح باردة للغاية اخترقت عظام كيلنر . ولكن أشعة الشمس بدأت تمهد ليوم دافئ من الشرق . وتوقع أن تمر طائرة الإنقاذ بين لحظة وأخرى .

أخذ كيلنر يفحص الطوف بدقة ، فحضر على منفاخ يدوي وإسفنج ، وقطع من المطاط لنزح المياه . وهكذا بدأ كيلنر عملية شاقة لنزح مياه الطوف وعيناه على الأفق . وتقدم النهار ومرت الساعات ، ولم يظهر أي أثر لسفن أو طائرات

الإنقاذ . وفي العصر شاهد فرقاطتين حربيتين عند الأفق ، ولكنهما مرتا على بعد نحو كيلومترين منه دون أن تدري بوجوده . وبدأ الشك يتسرب إلى نفسه ، هل يبحثون عنه حقاً ؟ وهل كانت رسائله اللاسلكية إلى روما وباليرمو مفهومة وواضحة ؟!

قرب المساء ازدادت حدة الرياح ، وارتفعت الأمواج ، وأخذت تنقض على الطوف الصغير . وحاول كيلنر أن يبقى مظلة الطوف مفتوحة ، وسرعان ما جاءت موجة شديدة وقنفت به في البحر .

أخذ كيلنر يسبح بكل قواه ، حتى أمكنه الإمساك بمقدم الطوف ، وشاهد لأول مرة ثلاث فتحات للهواء . وقدر أنه لم ينفخ الطوف بما فيه الكفاية . وأخذ في نفخه بنفسه ، حتى كاد رأسه أن ينفجر ، برغم أن لديه منفاخاً يدوياً ! وفي النهاية تسلق الطوف واتهار في قاعه من الإرهاق ، وهو يكاد أن يفقد وعيه .

مع هبوط الظلام ، اشتدت قوة الرياح وعصف الأمواج . وأخذ كيلنر يتشبث بحبال الطوف خوفاً من السقوط مرة أخرى . وفقد كل أمل في الحصول على نجدة سريعة .

واتجهت أفكاره إلى الوقت الأقصى الذي يمكن للإنسان أن يتحمل فيه هذا البلاء قبل أن يهلك في النهاية . مع أن موجة واحدة كبيرة كافية لوضع حد لحياته في أية لحظة .

أخذ يفكر طوال الليل في زوجته وأولاده الصغار . وكيف يمكن لزوجته أن تبرر للأطفال اختفاء والدهم في البحر ، وعدم حضوره حفلات عيد الميلاد ورأس السنة الذي سوف يحل بعد أيام - من عام 1981 - وروعته فكرة الغرق ، إذ أدرك أنه سوف يصارع الموت طويلاً باعتباره سباحاً بارعاً . وفجأة جاءت موجة عاتية وقلبت الطوف رأساً على عقب .

وجد كيلنر وهو تحت الطوف أنه وسط جيب هوائي يمكنه من التنفس . وأخذ يصارع الموت دون استسلام . وأمسك بالطوف بكلتا يديه وهو تحت الماء ، ثم شد إحدى ركبتيه على حافته فاستقام من جديد . وصعد إليه كيلنر ، وهو يهنئ نفسه على ما فعله برغم الضعف الذي بدأ يحس به .

كانت العودة إلى الزورق كافية لدفع إرادة الحياة في عروقه . وإن أصبح بعد ذلك العوبة في أيدي قوى الطبيعة . فلقد أمدّه الله بالعقل والعلم والحكمة ، وعليه أن يتصرف باتزان وإرادة صلبة .

في فجر اليوم الثالث هداً البحر للمرة الأولى ، وسطعت الشمس تماماً في سماء خالية من السحب . وقدر كيلنر أنه يبعد حوالي 170 كيلومتراً عن الساحل الشمالي الشرقي لجزيرة صقلية . ومع ذلك أخذ يجدف بيديه في الاتجاه الذي أراده ، على أمل ألا تثير حركة يديه في المياه أسماك القرش من حوله .

برغم إرهاقه ، فقد شعر كيلنر بقوة كافية للصمود . ونام قليلاً وفوقه المظلة ، واستيقظ بعد قليل ليشاهد سفينة حربية على بعد حوالي ثلاثة كيلومترات . وأخذ يجدف نحوها ، ويرفع المظلة كي تعكس أشعة الشمس . إلا أن السفينة غيرت اتجاهها واختفت وراء الأفق .

بعد ساعات ظهرت سفينة تجارية ضخمة بيضاء . وأخذ كيلنر يلوح بيديه ويصيح بأعلى صوته ، ولكن دون جدوى . ووجد نفسه وحيداً مرة أخرى والمياه حوله من كل مكان .

تمكّن منه الإرهاق الشديد ، والحرارة اللافتة ، وسقط عدة مرات في قاع الطوف وقد فقد وعيه . ولكنه لم يفلت للمظلة التي كانت بالنسبة له واقياً من أشعة الشمس والمطر والرياح ، بل وشراعاً .

كان منطرحاً في الطوف في شبه غيوبة ، حينما سمع صوتاً من ورائه ، فاستدار ليشاهد سفينة ضخمة على بعد 50 متراً . وكان ضابط المراقبة للسفينة الإيطالية « فرتشيا بلو » قد شاهد على يمين السفينة شيئا طافياً ، يشبه الأطواف للبرتغالية التي يستخدمها الأسطول للساحل الأمريكي في البحر المتوسط . وعلى الفور أمر قبطان السفينة بوقف المحركات .

كانت المراقبة الجوية في روما قد أبلغت وحدة البحث والإنقاذ الإيطالية في مطار تينا فراتكا جنوب شرق إيطاليا ، التي أخذت تبحث عنه بالطائرات . كما أن مديرية ميناء باليرمو أرسلت بعض زوارق الإنقاذ السريعة للبحث دون جدوى . وكان هو نفسه الذي طلب من ريان السفينة « فرتشيا بلو » أن تجول في منطقة الحادث في مساء يوم الإثنين في أثناء خط سيره في المنطقة .

اقربت السفينة من كيلتر ، وأنزل إليه قارب نجاة ، ثم رفع إلى سطحها . وتناول وجبته الأولى منذ ثلاثة أيام . وقال له القبطان إنه انحرف شرق مكان سقوط الطائرة بحوالي 93 كيلومتراً .

في صباح اليوم الثالث سقط النجم . وهذا البحر ، وأمكي بغداد الطيار



رجال في زورق يغرق ..

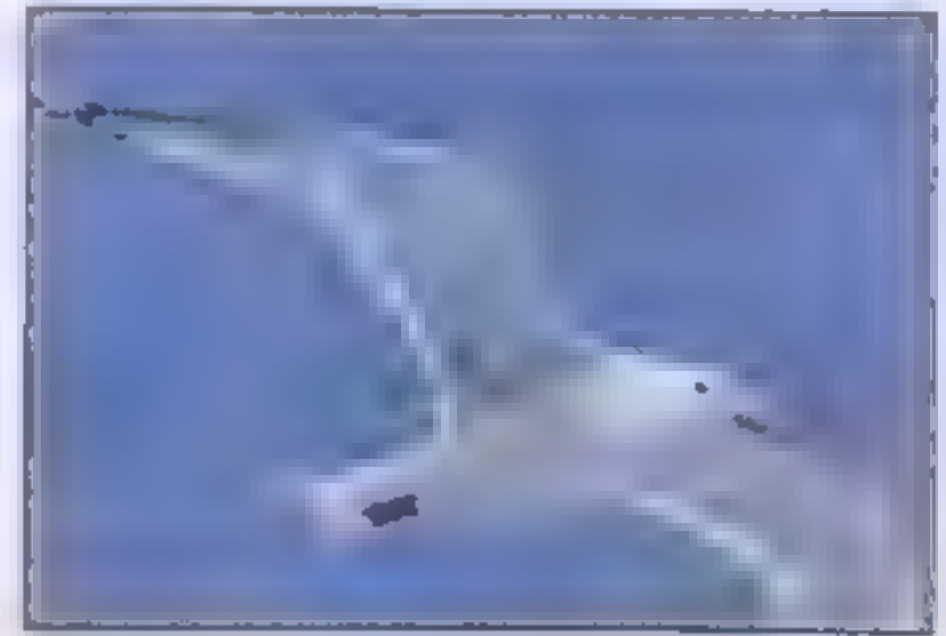
[بقلم : ماثيو شيلدون]

تشبهت الرجال السبعة بزورقهم البدائي الغارق ، ولكنهم امتطوه وأخذوا يحركون أرجلهم - كالمجاديف - في حركة واحدة ، لدفع الزورق نحو الجزيرة البادية في الأفق . ولكن التيارات البحرية كانت تدفعهم بعيداً عن الأرض .

كان الرجال على ثقة من أنهم لو ظلوا معاً ، فسوف يكون لهم فرصة متساوية للنجاة أو الموت . ولكن إذا تفرق كل منهم ، فقد يتمكن اثنان أو ثلاثة من الأشداء للذين يجيدون السباحة من بلوغ الشاطئ . ولكن الباقين سوف يلاقون حتفهم غرقاً . وربما ما هو أسوأ من ذلك ، إذ تكتظ الصخور المرجانية من حولهم بأسمك القرش الشرسة . وبرغم الخوف الذي جفف حلقهم ، فقد واصلوا جميعاً تحريك أرجلهم بلا توقف .

ولكن لم يكن أي منهم مؤهلاً لمواجهة هذه المحنة سوى جرايم كوت - 27 سنة - النيوزيلاندي الذي تدرب على السباحة ومواجهة أخطار البحر . وكان قد ألف

سيطر الخوف من السقوط عن الطوف على فكر كيلتر ، حتى أنه لم يستطع أن ينالم بصق ، إلا بعد أن حمل إلى المستشفى في باليرمو . وبعد أيام من الراحة والعلاج من الجفاف خرج من المستشفى . وتوجه بالطائرة إلى ميونخ للانضمام إلى عائلته في الوقت المناسب . وكان الاحتفال بعيد الميلاد في ديسمبر 1981 ، احتفالاً خاصاً جداً لتقديم الشكر لله الذي رعاه في محنته وأبقاه لأطفاله الصغار ، الذين لم يعرفوا شيئاً على الإطلاق .. ربما يعرفون عندما يكبرون بما فيه الكفاية !



بتصرف عن المصدر :

المنطقة وهو يجوب الجزر المرجانية لممارسة الصيد في أوقات فراغه وعطلاته . حيث إنه يعمل بإحدى الشركات في مدينة سوكا Suva عاصمة فيجي Fiji

وكان ضمن المجموعة أيضا فريتر باور - 28 سنة - المشهور بجراته وقدرته على الغطس تحت الماء ، وهو ألماني الأصل ويعمل في سوكا أيضا . ولكن فيما عدا هذين الشابين المدربين ، فإن باقي المجموعة لا تعرف ماذا تفعل ؟

وكانت عطلة نهاية الأسبوع تلك في شهر مارس 1974 ، مثل غيرها من العطلات البحرية التي تمتع بها الشبان الصديقان معا . ولكن في هذه الرحلة انضم إليهما ثلاثة مدرسين ، من جنسيات مختلفة . بالإضافة إلى اثنين من أصدقائهما من جزر فيجي . وقد اتفق أبهم على التوجه إلى جرف مرجاني مغمور باسم « حدوة الحصان » على بعد 16 كيلومترا إلى الشرق من جزيرة فيتى ليقو Viti Levu - وهي الجزيرة الرئيسية في فيجي وتقع بها للعاصمة سوكا Suva نحو الجنوب .

في البداية ساورت كوت المخاوف حين رأى الزورق

الذي سينقل الرجال السبعة إلى عرض المحيط الباسفيكى ذى المياه الغادرة . إذ كان له قمرة صغيرة وطوله أربعة أمتار فحسب ، ولكن كوت ابتلع مخاوفه ، خاصة وأن الأمواج هادئة والجو لطيف ، وليس هناك ضرورة لإفساد متعة الآخرين .

انطلق الزورق بالرجال ، حتى بلغوا منطقة الصخور المرجانية . وكان البحر يتلألأ بأشعة الشمس الصافية ، وتنعكس على الصخور المرجانية بألوان جذابة . كما كانت المنطقة تزخر بأسراب السمك من الأنواع المختلفة . وقضى الجميع يوما رائعا في الصيد والمرح والضحك والحديث وتناول الطعام والفواكه .

في الساعة الرابعة عصرا بدأت المجموعة في رحلة العودة ، وقد امتلأ الزورق بالأسماك الوفيرة . وعلى بعد حوالي كيلومترين من الصخور ، اجتاح مقدمة الزورق موجة شديدة ففاجأهم دون توقع . وكانت فتحة القمرة الأمامية مفتوحة ، فتدفقت المياه داخل الزورق والقمرة ، وبدأ يغوص في الماء بما فيه من أثقال للصيد والرجال السبعة . حتى إنه كان على ارتفاع قليل من سطح الماء .

صاح فريتر « أمسكوا بمعدتكم ! ». فصارع الجميع بالنقاط
لثقة الأكسجين وخرطوم للتنفس والزعانف المطاطية . ولكن
جاءت موجة أخرى كبيرة ، وفي لحظات اهتز الزورق ، وسال
إلى جانبه وقف بالرجال جميعاً إلى البحر ، وانقلب على ظهره .

أدرك الجميع خطورة موقفهم ، فالشاطئ مازال على
بعد 11 كيلومتراً . وكانوا جميعاً من المتزوجين الذين لهم
أطفال ، فيما عدا جرايم كوت النيوزيلاندي . وصاح أحدهم
مقترحاً السباحة نحو الصخور المرجانية القريبة . ولكن
الآخرين اعترضوا على ذلك ، إذ كان الجزر قوياً ، والمياه
تتسحب بعيداً عن الشاطئ الآن ، ولن يصلوا إليها أبداً .
ولم يكن هناك حاجة لتذكيرهم بأسماء القرش الشرسة
المتربصة بين الصخور .

أخذ كل منهم يتكلم بصوت عال ، وهم متشبثون بهيكل
الزورق المنقلب ، ولكن جرايم كوت كان يعرف من خبرته
أن الهلع هو أكبر الأخطار في البحر . ولذلك صرخ فيهم
أمراً « .. اسكتوا جميعاً . وكل منا سيتكلم في دوره ! »

قال فريتر بلور : « قبل كل شيء علينا أن تبقى معا بالقرب
من الزورق . فبقاؤنا يعطينا فرصة أكبر للنجاة . وإذا تفرق
كل منا ، فلن يبقى لأحد فينا سوى قوته الفردية . كما أن

بدأت رحلة العودة عسيراً . وقد اضطر الزورق بالصدأ والأسماك والرجال السباحة



أسماك القرش متربصة بنا ! » واقترح فريترز عليهم دفع الزورق إلى الشاطئ ، حتى ولو كان مغمورًا بالمياه . فهم على الأقل متشبثون بشيء ما . وأيد جرايم كوت هذا الرأي ، وتبعه الآخرون .

أخذ الجميع بقذفون بكل شيء داخل الزورق المقلوب ، بما فيه معداتهم الخاصة . وحاولوا إزالة أى أثر لراحة الأسماك التى تجتذب أسماك القرش . ثم بعد ذلك أعادوا الزورق إلى وضعه الصحيح . وعندما استوى الزورق ، قذفوا بالمحرك الثقيل إلى الماء . وأدخلوا خزانات الوقود الفارغة داخل القمرة لتعويمها . وهكذا بدأ سطح القمرة يبرز فوق سطح الماء بقليل . وبرغم ذلك فقد كان هيكल القارب المغمور يمثل الأمل الوحيد لهم .

جلس رجالان على كل جانب من جوانب الزورق . فيما أخذ الثلاثة الآخرون يدفعون بالزورق من الخلف . وطلب منهم فريترز ألا يحرك أحد منهم قدمًا أو زعنفة مطاطية للسباحة فوق سطح الماء ، حتى لا تجتذب أسماك القرش . وكان على الرجال السبعة أن يحركوا أرجلهم فى تناسق واحد . ولا بد أن أى قرش يحترم نفسه لن يواجه مخلوقًا ضخماً له 14 قدمًا تتحرك معاً .

خلال ساعة ظهرت الجزيرة الكبيرة « فيتى ليفو » ، والجميع يتحركون بهجة ونشاط . ولكن ما لم ينتبه إليه أحد هو أن التيار كان يجرفهم بمحاذاة شاطئ الجزيرة . وكانت أجزاء من الساحل تبدو قريبة منهم ، ثم تختفى عن أنظارهم ثانية .

هبط المساء بسرعة ، ولهم الظلام الاستوائى . فقال أحدهم « لننخل الزورق ، وسنكون بمان حتى الصباح ! » ولكن فريترز لم يوافق على ذلك ، ووعدهم قائلاً : « سنعود إلى منازلنا هذه الليلة ! »

وكان فريترز فى الحقيقة يخشى أن يجرفهم التيار بعيداً عن الشاطئ ، وإلى عرض المحيط الشاسع خلال الظلام . كما كان يدرك أهمية البقاء معاً مع الاعتقاد بالنجاة .

لصيب أحدهم بتقلص عضلى نتيجة الإجهاد والإعياء ، وانتشر الشلل حتى حنجرتة ، فلم يعد يستطيع أن يتكلم . وساعده الآخرون على الصعود إلى الزورق . فقع فيه ورأسه فقط فوق سطح الماء . وهكذا أصبحوا ستة رجال فى مواجهة البحر .

لم يكن هناك مجال للتوقف ، وأخذ فريترز يحثهم ويشجعهم .

خاصة وقد أصبح الشاطئ على بعد مئات الأمتار ، وأمكنهم رؤية النيران والأشخاص هناك . ولكن المد كان يقذفهم مرة إلى الأمام نحو الجزيرة ، ومرة إلى الخلف نحو البحر .

كرر فريتز كلمته : « مازال أمامنا ساعة واحدة ونصل إلى الشاطئ » ولكن الساعة مرت وأعقبتها ساعات . وتطفأت الأضواء على الشاطئ وخمدت النيران . وفي الظلام أخذ فريتز يفكر في أسماك القرش ، ولذلك بدأ في تفقد رفاقه بصوت هادئ ، حتى يتأكد أن أحدا منهم لم يفقد .

وعادت الاقتراحات من جديد لمحاولة السباحة حتى الشاطئ ، ويجرب كل منهم فرصته في الحياة . ولكن فريتز وجرايم اعترضوا على ذلك : « نحن معا في هذه المحنة ، وسوف يغرق بعضنا لا محالة لو ترك وشأته » . وكان يلمحان إلى زميلهما في الزورق المغمور بالماء .

كان فريتز يبذل مجهودا شاقا للسيطرة على الآخرين المرهقين . ولكنه كان يعتقد أن الحياة عمل جماعي ، ويجب أن تبقى كذلك ليكون لها معنى . وليس من القيم الأصلية أن ينجو بنفسه ويترك أصحابه لقدرهم .

صرخ أحدهم : « هناك قرش إلى جانبنا ! » وأخذ الآخرون

ينظرون إلى المياه . هل تلك الشيء اللامع في القاع سمكة قرش ؟ وحفزهم للخوف على الاجتهاد من جديد . وسرعان ما بلغ الإعياء حدا كبيرا باثنين منهم ، وأخذت أرجلهم تتخبط في وهن ، فصعدا إلى الزورق وخشى فريتز أن يفقد الجميع إرادة الحياة ، فيبتعدون عن الزورق ويغرقون في الظلام .

حوالي الساعة الثالثة فجرا - أي بعد عشر ساعات من الجهد المتواصل - تسلل الجميع إلى جوف الزورق الغارق ، ورعوسهم فقط فوق سطح الماء .

ومع توقف الجهد الجماعي ، تضاعفت ثقة الرجال بأنفسهم . وأخذ أحدهم يصرخ بهذين لمغادرة الزورق ومحاولة السباحة للنجاة . ولكن جرايم وفريتز - ظلا يصران على الجهد الجماعي ، برغم أنه يمكنهما بسهولة الوصول إلى الشاطئ .

في الفجر بدت جزيرة « فيتي ليفو » بعيدة في الأفق . وخطرت لفريتز فكرة استخدام المجدافين . وصنع حلقتين من قطعة حبل وربط المجدافين بحافة الزورق . ثم جلس رجلان على العارضة الخشبية المغمورة يجدفان تحت سطح الماء ، بينما الآخرون يدفعون الزورق من خارجه .

اضطر رجلان إلى الاستراحة في جوف الزورق ، بعد أن أصيبا بالتقلصات العضلية . ولكن استمر فريتز وجرايم في السباحة ودفع الزورق . ولكن بدا أن الزورق على وشك الغرق ، ولم يعد هناك شك لديهم جميعاً بأنهم يفرقون .

كانوا يعبرون بسرعة متجاوزين ساحل الجزيرة . وفي الثامنة صباحاً لم يبق في نطاق رؤيتهم سوى طرف واحد من الجزيرة ، حيث ينجرقون مع التيار جنوباً إلى المحيط الهاسفيكي الشاسع ، أكبر محيطات العالم .

صرخ فريتز : « إما أن تتجو الآن ، وإما لن يحدث لك أبداً . علينا أن نبذل كل جهدنا لمدة ساعة ، وسنصل إلى الشاطئ ! » . وبدأ الزورق من جديد يندفع بقوة النفع الجديد والتمسك بالحياة .

وصل الرجال إلى الصخور ، وهم في دهشة . وأخذوا يربطون الزورق إلى الصخور الضحلة . وعثر فريتز على بعض المحار ، فشقه وقدمه كغذاء يستمد منه الرجال للقوة . ووقفوا يستريحون وهم في سعادة .

ولكن ما يزال أمامهم حوالي ثلاثة كيلومترات أو أكثر قليلاً للوصول إلى شاطئ الجزيرة . فيما بدا الزورق متهاكاً ، وحاجزه الخلفي على وشك الانفصال .

بعد ساعة من الراحة ، استأنفوا الرحلة من جديد . ولكن في الواقع كان ثلاثة فقط هم الذين يدفعون الزورق ، وانطرح الأربعة الآخرون عاجزين عن الحركة في شبه غيبوبة في قاع الزورق . ولم يمض وقت طويل حتى اتهم الرجل الثالث ، ولم يبق سوى فريتز باور وصديقه جرايم كوت . اللذين أصرأ منذ البداية على الجهد الجماعي . ولكن عليهما الآن إكمال العمل وحدهما .

أدرك الرجلان أن لمد سيتغير ، وستبدأ المياه في الانحسار عن الشاطئ . وما لم يبلغا البر قبل ذلك ، فإن جهود 18 ساعة قطعاً خلالها 20 كيلومتراً سوف تذهب سدى . وليس هناك من شك أن المحيط الواسع سوف يقضى عليهم .

هذا الإدراك جعل الرجلين يتأججان بلحماس ، وحمل فريتز مجدافاً ليزيد من سرعة الزورق . واتحنى الرجلان فوق مجدافيهما للعمل فوق الطاقة . وتبدل إحساسهما بالألم ، أو حتى حدود الألم . وأصبحا كآلتين تعملان بجنون .

فجأة صرخ فريتر بزميله ، فرفع جرايم رأسه ونظر خلفه ،
فرأى أشجار جوز الهند الباسقة خلفه ، ووراءها قرية
صغيرة . والأولاد الفيجيين يلعبون فوق الشاطئ بمرح .

تقدم الزورق نحو الشاطئ ، وهو يكاد يتشقق ، ونزل
جرايم وهو لا يكاد يستطيع الوقوف . كما نزل الآخرون
يترنحون من الإعياء . وأسرع إليهم رجل وقور قاتلاً : « لقد
سمعنا في الإذاعة بما حدث لكم . ولم نتوقع أن تصلوا إلى
هنا ! » . ورد أحدهم : « .. ونحن أيضاً لم نتوقع ذلك . »



بتصرف عن المصدر :

Reader's Digest, New York, N.Y. 10570, U.S.A.



نظر (جرايم) خلفه ، فشاهد اشجار جوز الهند والساحل الفيجي

ضحى بحياته لإتقاذ صاحبه ..

[بقلم : جيمس ساندرسون]

منذ فترة أخذ بيل كورنيلان Bill Cornellan يستعد للقيام برحلة بحرية إلى جزر جالا باجوس Galapagos ، التي تقع في المحيط الباسفيكي على بعد حوالي ألف كيلومتر من سواحل إكوادور Ecuador . لذلك تعلم الملاحة والمهام البحرية في أوقات فراغه من عمله كرجل أعمال ناجح في مدينة أركاتا Arkata بولاية كاليفورنيا الأمريكية . ثم تدرب لفترة طويلة مع أصدقائه للقيام برحلات بحرية بمراكبهم الشراعية مقابل السواحل الأمريكية .

أخيراً استأجر بيل مركباً شراعياً باسم مارا Mara - طوله 12 متراً - من صديق له . ولكن قريبه ديفيد لوكاس David Lucas - الطالب الجامعي - قرر مرافقته .

وهكذا مرت أسابيع ثمينة في انتظار الانتهاء من جواز سفر ديفيد ، مع اقتراب فصل الأعاصير . وبالرغم من ذلك شعر بيل أن الوقت كاف للوصول إلى جزر جالا باجوس - التي



تدرب (بيل) هوyla مع أصدقائه تراكيبهم الشراعية أمام الساحل الأمريكي

تبعد حوالي 5500 كليومتر نحو الجنوب - والعودة . وكان واثقاً أن بنية المركب المتين ، تمكنه من الثبات أمام العواصف الاستوائية .

عند ظهر اليوم الثاني من يوليو 1978 غادر المركب الشراعي (مارا) ميناء سان دييجو San Diego بولاية كاليفورنيا ، بينما أخذ ديفيد يراقب لاختفاء للمدينة وراء الأفق . قرر بيل الإبحار جنوباً بعيداً عن السواحل ببضع مئات من الكيلومترات ، بدلاً من الإبحار في الطرق البحرية المعروفة القريبة من السواحل ، خوفاً من أن تسحقه سفينة كبيرة ، قبل أن يستطيع تحويل خط سيره ليلاً .

بعد عشرة أيام كان المركب يبحر في ضباب كثيف مع أمطار خفيفة ، ولكن السماء كانت مليدة بالغيوم القاتمة ، وتندّر بطقس عاصف . وقد أمكن للمركب أن يقطع مسافة طويلة ، حيث كان الموقع الحالي 800 كيلومتر جنوب غرب شبه جزيرة باجا كاليفورنيا Baja المكسيكية .

عند حلول مساء نفس اليوم - 12 يوليو - ازدادت الرياح عنفاً ، وارتفعت الأمواج ، واتهمر المطر بشدة . وفي الساعة العاشرة مساءً ضرب المركب إعصار فيجو Vigo بكل قوته .

وتمسك الاثنان بالمركب بكل قوتيهما . حيث إن ارتفاع الأمواج بدأ أعلى مرتين من الصاري الذي يرتفع 15 متراً . لم يستطع بيل طلب النجدة أو حتى إرسال إشارة استغاثة بجهاز الراديو ، إذ إن مداه لا يتعدى 25 كيلومتراً .

قرب الفجر قذفت موجة عارمة بالمركب إلى أعلى ، ثم هوت به على صفحة الماء . وجاءت أخرى وقلبت رأساً على عقب . ووجد ديفيد نفسه في جيب هوائي في المركب ، ولكنه سبح إلى الخارج وتسلق المركب بحبال النجاة ، حيث كان بيل قد سبقه .

فجأة ساد هدوء غريب ، وصرخ بيل من مؤخر المركب : « إتنا في عين الإعصار . لابد من إخراج قارب النجاة في الحال » . غاص ديفيد مرة ثانية إلى داخل المركب المقلوب في الجيب الهوائي ، حيث عاد بحقيبة الطوارئ Survival Duffel Bag المضادة للماء . بينما استطاع بيل فك حبال طوف النجاة البرتقالي اللون ، الذي بدأ في الانتفاخ ألماً بجهاز خاص .

تسلق الاثنان قارب النجاة المستدير - الذي لا يتجاوز قطره المتر ونصف المتر - ولكن له مظلة منتفخة لحماية الناجين .

ومضى عين الإعصار بسرعة ، وعادت الرياح تعوى من جديد ، والأمواج العاتية تفرط طوف النجاة وتهده بالفرق . وانقطع حبل كان يربط الطوف بالمركب . وخلال دقائق اختفى المركب الشراعى فى الأعماق .

استمر الإعصار طوال اليوم التالى ، وجانب كبير من الليل . حيث كان الطوف الصغير يرتفع إلى قمم الأمواج ثم يهبط حتى قاعها . ومع ذلك استطاع الاثنان نزع بعض المياه من قاع الطوف خوفاً من الغرق . ولم تهدأ مياه المحيط تماماً إلا عند ظهيرة اليوم التالى . واكتشفا أنها فقدت حقيقة الطوارئ « دافيل باج » حيث إنها لم تكن مربوطة بحبال الطوف . واستسلم للرجلان إلى نوم عميق أشبه بالغيوبة من الإرهاق الشديد .

فى فجر الخامس عشر من يوليو ، كان الجو بارداً وشاحباً . لكنهما كتبا يشعران بعطش شديد . فأخذ بيل يبحث فى الجيوب الجانبية للطوف فعثر على بعض منونة للطوارئ . عبارة عن خمس علب من الماء « ربع لتر » ، وعلبتين من الطعام المحفوظ . لم يكن معهما غير سكين صغيرة ، ذات رأس مقوسة ، وتمكنوا فى النهاية من إحداث ثقب فى إحدى العلب ، تقاسما أول جرعة ماء لهما منذ ثلاثة أيام .

لم يكن وصولهما متوقعاً قبل الرابع من أغسطس ، وعلى هذا فسوف تمضى حوالى ثلاثة أسابيع قبل أن يفقدهما أحد ، وتبدأ حملة للبحث عنهما . وكان بيل يعرف أيضاً بخبرته أن التيارات البحرية قد تحمل الطوف بعيداً داخل المحيط ، ولكنه أخفى هذه الحقيقة عن ديفيد . كما لم يكن خافياً عليه أن الهواء فى الطوف بدأ فى التناقص . وقد فرغت المظلة جزئياً ، وأخذ الماء يتسرب إليها . وكاتا فى الحقيقة فى مأزق شديد ، أسوأ مما كتبا يعتقدان .

حاول بيل المحافظة على معنويات ديفيد بكل لباقة ، فقد كان يعتبره بمثابة ابن له منذ أن تزوج من أخته . وكاتا يمضيان أوقاتاً كثيرة للتخطيط لمستقبل ديفيد . لذلك أخذ الاثنان يتحدثان عن التجارب التى مرت بهما ، وكم من الأحلام تحققت ، وكم من خيبات الأمل واجهاها . وفى المساء لم يستطيعا النوم إلا قليلاً من شدة البرد والملابس المبتلة .

فى صباح يوم 16 يوليو ، أشرقت الشمس لأول مرة منذ أربعة أيام ، وتمكننا من تجفيف ملابسهما وأن يشعرا بالدفء . ولكن عند الظهيرة فرغ هواء المظلة ، وأصبح من المستحيل

أن يظلا معاً في الظل ولستعهما حرارة الشمس وازداد عطشهما . ولكنهما تماسكا آخر لحظة ، ففتح علبه مياه يعنى تناولها كلها ، إذ لم يكن هناك من وسيلة لقلقها .

بدأ بيل يلوم نفسه على أخطائه ، إذ ما كان عليه أن يجتاز بحياة شخصين في أوقات هبوب العواصف والأعاصير . ثم إن فرص النجاة كانت أفضل لو أنه أبحر بالقرب من السواحل ، برغم خطر الاصطدام ليلاً بالسفن . في تلك الليلة - بعد صمت طويل - أخذ بيل يشرح لديفيد أنه يمكنه البقاء خمسة أيام أو ستة بعلبتي المياه الباقيتين . كما يمكنه أن يبقى ثلاثة أيام أو أربعة بعدهما : أما هو فسوف يحاول السباحة !

ذعر ديفيد، فقد كان بيل رجلاً يعنى دائماً ما يقول . وأمضيا الليل بطوله يتجادلان ، وحسم بيل النقاش بقوله : « انظر يا ديفيد . إتنا في مازق ، ولا أستطيع مساعدتك . وكل ما يمكنني أن أفعله هو أن أمتحك بضعة أيام أخرى ! » ثم ذكره بأن الطوف يضعف باستمرار ، وأنه لم يصمم لحمل رجلين .

عند فجر يوم 17 يوليو ، توقف الاثنان عن الجدل . وأمضى بيل الصباح كله في حفر رسالة وداع لزوجته وطفليه

الصغيرين على علبه مياه فارغة . وعند الظهر سلم ديفيد خاتم زواجه وقال له : « سلمه إلى ابني الأكبر عندما يسمح له سنه بأن يفهم . وحاول أن تخبرهما عنى قليلاً ! » ثم قفز إلى المياه ، وأخذ يسبح بعيداً ببطء ، وعندما أصبح على بعد 50 مترًا ، التفت إلى ديفيد طويلاً ثم ابتسم له .

لم يصدق ديفيد أن بيل تركه فعلاً ، وكان منهكاً للغاية . ومع ذلك أخذ يصرخ ويناديه إلى أن اختفى تماماً . وخامره شعور عميق بالذنب والحزن لتضحية بيل ، وراح يبكي بشدة . كيف يمكن للمرء أن يواصل السباحة هكذا ؟ وأخذ طوال الليل يصلى ، ويدعو الله لإنقاذ بيل .

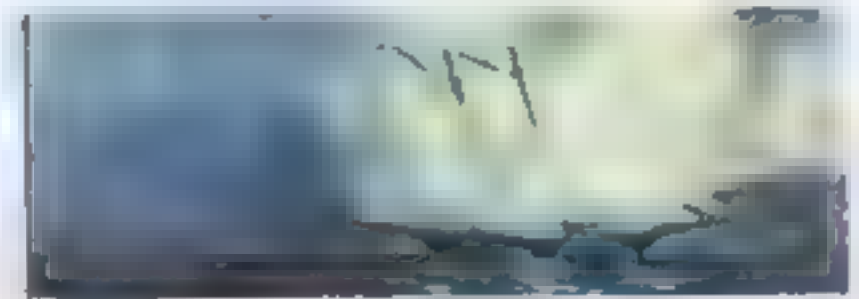
ظهر 19 يوليو تناول ديفيد آخر ما لديه من المياه . ولم يكن يحمله ظل من أشعة الشمس ، بعد أن اتهازت المظلة . بل إن الطوف نفسه بدأ في الانكماش وشعر ديفيد بوهن شديد ، فاستلقى على ظهره واستغرق في نوم عميق .

في ذلك اليوم انطلقت سفينة الصيد روزا أوليفيا Rosa Olvia من ميناء سان دييجو متجهة نحو الغرب في عمق المحيط الباسفيكي . وكان القبطان البرتغالي قد سمع ثرثرة عبر جهاز الراديو بين سفن صيد أخرى ، عن سرب كبير

من الأسماك على بعد 150 كيلومتراً غرب مناطق للصيد الساحلية المألوفة .

عند الغروب تأكد القبطان أن هذه الثروة كانت مجرد مزاح تعود عليه الصيادون . لقد أخذت السفينة تبحث عن السرب بأجهزة السونار طوال النهار نون جدوى . ولبحروا لدخل المحيط فيما لم يتعوه من قبل . وأخيراً قرر القبطان العودة والاكتفاء بما حققوه من صيد قليل . ولكن البحارة لمحوا في الأفق جسماً يلعب تحت أشعة الشمس الغاربة .

استيقظ ديفيد ليرى السفينة روزا أوليفيا تقترب منه ، ورفع البحارة عن الطوف الذي بدأ في الانهيار تماماً . ولن ينسى ديفيد أبداً ، أن هناك من أحبه إلى الحد الذي جعله يضحى بحياته من أجله !



بتصرف مختصر عن المصدر :

Sports Illustrated Magazine, Sep. 1978 By James Sanderson.
Time Inc. Rockefeller Center, New York, N.Y 10020, U.S.A



تمكنت سفينة الصيد (روزا أوليفيا) من إلقاء (ديفيد) في أعماق المحيط

جرفهم تيار خليج المكسيك ..

[بقلم : جيم أتكينسون]

اتفق ثلاثة من الأصدقاء من مدينة دالاس Dallas عاصمة ولاية تكساس الأمريكية texas ، على قضاء عطلة نهاية الأسبوع في صيد الأسماك ورياضة الغوص في خليج المكسيك . واقتراح أحدهم أن يبحروا حوالى 50 كيلومتراً ، حتى موقع السفينة ليبرتى Liberty الغارقة على عمق 30 متراً .

في صباح يوم الجمعة 19 مايو 1978 ، سحب الثلاثة «النش» الصغير ليندا - لو Linda - Lou ، الذى يبلغ طوله حوالى سبعة أمتار ، إلى ساحل ماتا جوردا Matagorda فى تكساس . ثم بعد ذلك انطلقوا بزوايا 140 درجة نحو الجنوب الشرقى بالنسبة لماتا جوردا فى خليج المكسيك . وتستغرق الرحلة حوالى ساعتين حتى موقع السفينة الغارقة .

مع مرور الوقت ظهرت لهم عوامة الإرشاد المشدودة بسلسلة من الصلب إلى هيكل السفينة الغارقة . وبنت السفينة



مدا الأصدقاء وحلفهم البحرية من ساحل (ماتا جوردا) في (تكساس)

من خلال المياه الصافية وكأنها كتلة من الصخر . وربط الغطاسون اللنش بالعوامه ، وأخذوا يستعدون للنزول ، وارتداء ثياب الغطس وسترات النجاة البرتقالية اللون ، وربط خزانات الهواء المضغوط . وشد أحزمة الأثقال إلى أجسامهم . وضبط الزعانف المطاطية ، وتنظيف أنابيب التنفس . والأهم من ذلك ضبط ساعاتهم بالتزامن معاً ، وكانت الثالثة بعد الظهر تماماً .

كان الثلاثة وهم هال سوليفان Hall Sullivan - 40 سنة ، ونورمان جونز Norman Jones - 29 سنة ، وجو مارشال Joe Marshall - 36 سنة . قد تدربوا معاً من قبل على الغوص في مياه البحر الكاريبي لنفس العمق ، ولكنها للمرة الأولى التي يفعلون ذلك في مياه خليج المكسيك الأكثر اضطراباً وصخباً من مياه الكاريبي . وكاتوا يعرفون أنه ليس في مقدورهم البقاء في العمق أكثر من 17 دقيقة . كما أن عليهم مراعاة القواعد الأساسية بضرورة أن يظلوا على مرأى من بعضهم ، وأن يتصرفوا ببطء وهدوء .

نزل نورمان أولاً على حبل الهبوط ، ثم تبعه هال . لما جو فقد قفز إلى المياه مباشرة على بعد مترين . كانت المياه في

الأعماق تمور في دوامة من الرمل والطحالب البحرية ذات اللون الرمادي الأخضر . ولكن عندما وصل نورمان وهال إلى هيكل السفينة الصلب ، وجدا الماء هادئاً وصافياً تماماً . وأخذ الصديقان يتفقدان السفينة ويفحصان المعدات على سطحها ، ويدوران حولها ، حيث كانت هناك أسراب من الأسماك الصغيرة تسبح حولهما . فضلاً عن أنواع كبيرة تتحرك بتناقل وبطء ، واتخذت من تجاوبف السفينة عشاً لها .

اعتقد الصديقان أن جو ربما عاد إلى اللنش Launch ، حيث لم يعثرا عليه في الأعماق . وعندما حان وقت الصعود ، أخذوا يبحثان عن حبل الهبوط ، ولكن لم يعثرا عليه . فقررا الصعود دون الاستعانة به ، حتى لو بلغا السطح وكاتا بعيدين عن اللنش ، فلا شك أن صديقهما جو سوف يسارع بالتشالهما من الماء .

ولكن جو كان في ذلك الوقت يحاول إتقاذ حياته ! وما حدث أنه قفز على بعد مترين من حبل الهبوط ، وغطس بسهولة حتى عمق 15 متراً . وعندما لم ير أثراً لصديقيه - نورمان وهال - من حوله ، فقد أثار العودة إلى السطح كي يهتدى إلى موقعهما . وعندما صعد إلى سطح الماء ، وجد نفسه على بعد حوالي 60 متراً من اللنش . فأخذ

يسبح بكل طاقته نحوه لعدة دقائق ، ولكن التيار كان يدفعه بعيداً ، وازدادت المسافة . فغطس إلى عمق ثمانية أمتار ، وأخذ يسبح تحت التيار لمدة خمس دقائق أخرى . وعندما صعد إلى السطح وجد المسافة مازالت طويلة . وأخذ يبحث عن رفيقيه دون أن يجدهما . ولم يكن أمامه إلا مواصلة السباحة ، والابتهاال إلى الله أن يشد أزره .

عندما صعد نورمان وهال إلى سطح الماء ، وجدا نفسيهما على بعد حوالي 75 متراً من اللش . وسبح الاثنان في اتجاهه لمدة عشر دقائق ، ولكنهما لاحظا أنهما لم يقتربا منه خطوة واحدة . ومرة أخرى أخذا يسبحان بقوة أكبر دون جدوى . وأخذا يصيحان بأعلى صوتهما على جو ، ليحضر اللش وينتشلهما !

شعر هال بتشنج عضلي ، فقرر أن يستريح قليلاً من السباحة . وأخذ يتلفت حوله في كل اتجاه ، فشاهد نورمان إلى يمينه يصارع التيار . ثم شاهد قناعاً آخر من ورائه . كان هو جو يصارع التيار أيضاً منذ أكثر من 30 دقيقة . وفي الساعة الرابعة والنصف عصراً ، رأى هال صديقيه وهما يبتعدان نحو الأفق . بعد ذلك بحوالي نصف الساعة

لم يعد يرى اللش على الإطلاق . وكفلت له سترة النجاة الحفاظ على رأسه وكتفيه فوق سطح الماء . وركز هال أمله على بوصلته ، لعلها تيسر له العودة إلى اللش .

أخذ التيار العارم يدفع الأصدقاء الثلاثة ويفرقهم بعيداً . كان كل منهم يجهل موقعه بالضبط ، وقد أخذت الشمس في الغروب من يوم الجمعة . والواقع أنهم كانوا في مازق حرج ، فلقد انطلقوا في رحلتهم البحرية في عجلة . ونسوا تدوين « خطة الرحلة » التي يجب تقديمها إلى حرس السواحل . كما أن أسرهم لا تتوقع عودتهم قبل ساعة متأخرة مساء يوم الأحد . بمعنى آخر ، لن يفقدهم أحد حتى ذلك الوقت .

في صباح اليوم التالي السبت 20 مايو ، خطر لهال نزع بوصلته من إطارها البلاستيك ، ووضعها في رداء الغطس الجاف . واستعمل سكينه في ذلك ، ولكنه جرح إصبعه الأوسط ، وأخذت الدماء في التدفق مما أصابه بالرعب ، فقطرة واحدة من الدماء كافية لاجتذاب أسماك القرش القاتلة Shark . فصارع إلى سد الجرح بإبهامه الأيسر ، وأخذ يضغط عليه حتى أصبح الألم لا يحتمل . وخف النزيف

تدريجياً ، ولكن كان عليه الاحتفاظ بأصابعه في وضع معين طالما بقي في الماء .

في نفس صباح هذا السبت ، مرت سفينة الصيد الأمريكية Trophy بالقرب من عوامة الإرشاد للسفينة ليبرتي ولاحظ البحارة وجود اللنش « ليندا - لو » مشدوداً إلى العوامة ، وعليه راية الغطس الحمراء ذات الخط الأبيض . بعد ساعات مرت للسفينة بالقرب من اللنش ، ولم يكن على ظهره أحد ، فأبلغ القبطان حرس السواحل الأمريكية في بورت لوكنور Port O'connor في الساعة الواحدة والنصف من بعد الظهر . وأخذ مارتن دوبرين Martin Gobren - رئيس حرس السواحل في المنطقة - في وضع خطة للبحث عن الغطاسين الضائعين في مكان ما في عرض الخليج .

ترك هال نفسه يسبح مع التيار دون مقاومة غير مجدية ، وقد استلقى على ظهره يرقب أشعة الشمس في ضجر . وقد عانى خلال الليلة السابقة من البرد القارس ولطحات الأمواج . بينما أخذت أسماك اللشك Lamprey تستكشف ضلوعه وساقيه ، وتحاول أن تلصق رأسها الماص بجسمه - وقد ظنته نوعاً من الأسماك - وهذا النوع يشبه ثعبان الماء ، وإن كان له فم ماص واسع لسحب الدماء من ضحيته .

شعر هال بالظماً الشديد يشق حلقه ، ولكنه أخذ يبعد عن ذهنه هذا الشعور بصفع الماء بزغفتيه المطاطتين ، وأخذ يرقب قطرات الماء وهي تتطاير في الهواء . وتتساقط من حوله . ولكنه بعد لحظات جمد فجأة حينما تذكر أن أسماك القرش لا تعب عادة بالأمشياء الساكنة التي لا حراك فيها ، وأن الحركة في المياه تعني الغذاء .

عندئذ تقلب على نحو عمودي في الماء ، وسرعان ما شعر بشيء يحثك بباطن ساقه اليمنى . تلفت حوله ، وغطس تحت الماء . شاهد عيين واسعتين تحملقان فيه على بعد نصف متر . تجمد هال في مكانه دون أدنى حركة ، وأغضض عينييه متوقفاً أن يسحبه فكان ضخمان . دقائق واستجمع هال شجاعته ، وأخذ يفحص المياه من حوله فلم يجد شيئاً على الإطلاق .

طوال ذلك الوقت لم يتوقف جو عن السباحة . وقدّر أنه يمكنه السباحة بانتظام نحو الساحل ، بدلاً من السباحة ضد التيار ، مما قد يتيح له مصادفة المزيد من الزوارق والسفن . وأخذ يلوم نفسه على غلطته المفاجئة ، في عدم إبقاء أحدهم في اللنش في أثناء غطس الآخرين . وأخذ يتضرع إلى الله طوال الوقت كي ينقذه .

لما نورمان - أصغر الأصقاع سنًا - فقد لوحث له عزيزته أن يستلقى في سكون ، وأن يمتنع عن تبديد قواه . فقد علمته ممارسته لرياضة الجودو على الصبر والصمود . وقرر أن يتصرف كما لو كان جزءًا لا يتجزأ من البحر ، وأن يتحرك مع التيار بدلًا من مقاومة . وقد تسنى له خلال الليل أن يغفو لفترات متقطعة ، وهو طاف على ظهره . وحدث مرة في ضوء القمر أن مر به سرب من الدلافين Dolphin - وهي حيوانات مائية وليست أسماكًا - وكانت تندفع بسرعة في صخب .

عند عصر هذا اليوم - السبت 20 مايو - انتزع هال قناعه ، فقد كانت أشعة الشمس حارة وقوية وشققت شفثيه . وأخذ يرقب الأفق من حوله لعله يرى سفينة قريبة . ولدهشة شاهد ناقلة بترول تتجه نحوه من بعد ، وسرعان ما سمع هدير محركاتها ، فراح يسبح نحوها بقوة لم يعهدها . وما إن اقتربت الناقلة ، حتى ظهر من جانبها الآخر زورق سريع لحرس السواحل وهو يطلق بوقه . أخذ هال يصيح بأعلى صوته ، وسرعان ما تم إنقاذه .

عرف رئيس حرس السواحل أن هال سوليقان تم انتشاله على بعد 10 كليومترات إلى الغرب من موقع « ليندا - لو » ،

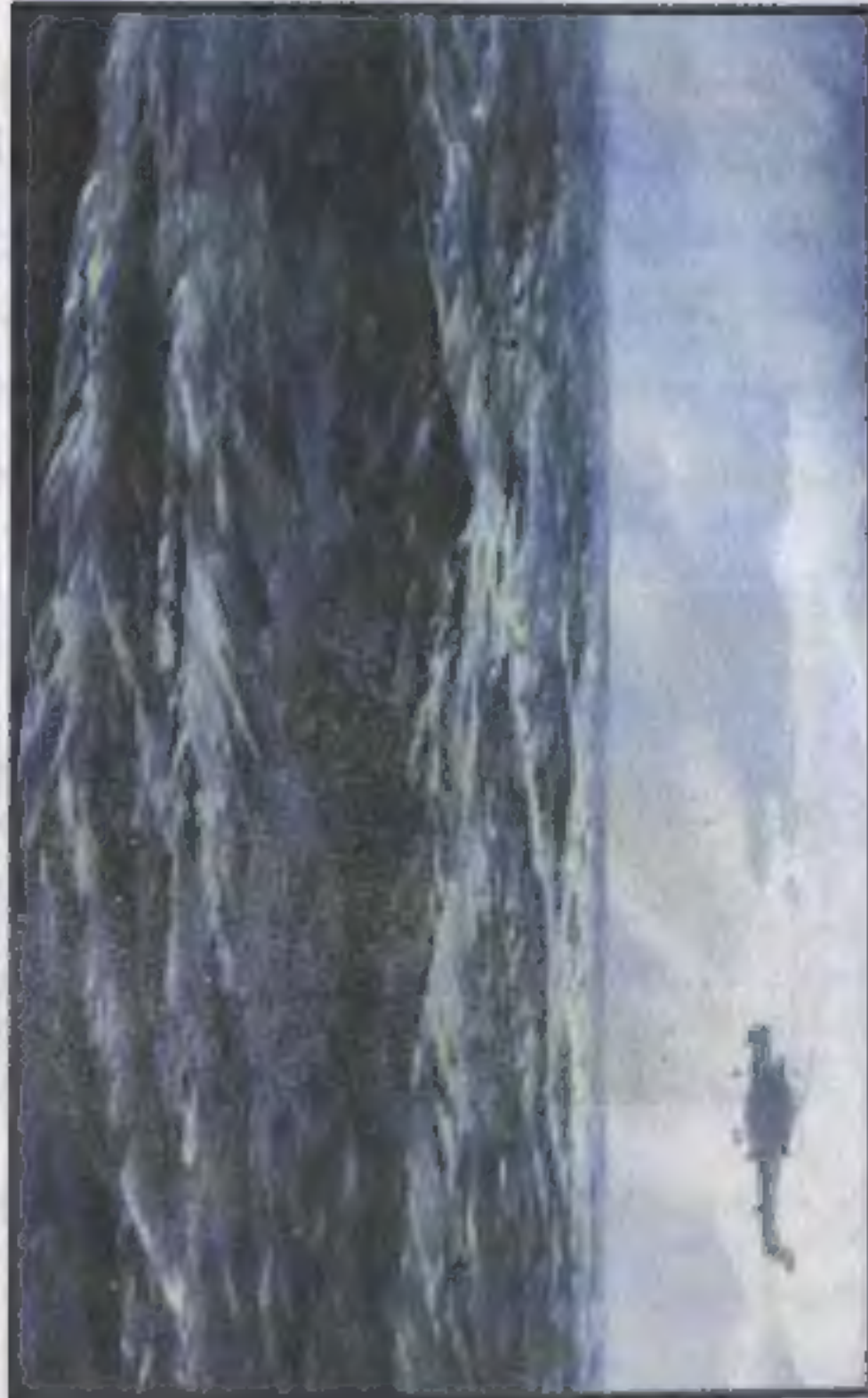


غطى تحت الماء ، وشاهد عيتين وامعتين لقرش يحملقان فيه على بعد نصف متر .

بعد أن قضى في الماء حوالي 25 ساعة . واستمر حرس السواحل في البحث عن الغطاسين الآخرين لأربع ساعات أخرى ، حتى أخذت الشمس في المغيب .

كانت الساعة قد تجاوزت السابعة من صباح الأحد 21 مايو ، عندما كان الدكتور إيد بويرز Ed Bowers يندفع بلنشيه كعادته في العطلات للاستجمام والراحة من عمله ، حينما سمع صوتاً بعيداً . وشاهد شبخاً يطفو على قمة موجة ، وذراعاً بشرية تلوح في هلع . وتمكن هو وصديق معه من انتشاله من المياه ، وخلال دقائق وصلت إحدى طائرات الهليكوبتر التابعة لحرس السواحل ورفعت نورمان جونز بسلة الإنقاذ . بعد أن قضى في المياه حوالي 40 ساعة ، وجرفه التيار لمسافة 43 كيلومتراً ، حتى أصبح على بعد ثلاثة كيلومترات فقط من الشاطئ .

أخذت طائرات الهليكوبتر وزوارق حرس السواحل تستكشف مياه خليج المكسيك في اتجاه مسار التيار للبحث عن الغواص الثالث . وبعد ساعات مضنية عثروا عليه طافياً وقد أسند رأسه إلى ثياب الغطس التي نزعها عنه . كان جو مارشال يعاني بشدة من نقص السوائل ، وتسليخات في عنقه ، وتقلصات في فمه مع الإنهاك التام .



أخذت طائرات (الهليكوبتر) ، وزوارق حرس السواحل ، تبحث عن الغواص الثالث المفقود .

الصفحة	الأحداث
5	مقدمة المحرر
7	محنة في جنوب المحيط الهندي - جوردون كوك ، وآلان إيست
25	مواجهة المحيط من أجل الحرية - كينيث شافير
37	تعطل اليخت على بعد من الشاطئ - مارفن بيرد
49	جرفهم التيار وسط المحيط - إميلى دواير
59	حاول عبور الأطلنطي بمفرده - شيلدون كيلى
74	تعطمت السفينة على الشعب المرجانية - جون فوربس
87	تألهون في جنوب الهاسفيك - بيتر مايكل مور
101	في مواجهة الأمواج القاتلة - أوستن أندرسون
113	طيار يصارع الأمواج - وينتر هالتر
123	رجال في زورق يغرق - ماثيو شيلدون
136	ضحي بحياته لإنقاذ صناعه - جيمس ساندروسون
146	جرفهم تيار المكسيك - جيم آتكسون

قضى الغواصون الثلاثة عدة أيام في المستشفى ، ولكنه لم يصب أحدهم بضرر بالغ ، ثم عادوا إلى مدينة دالاس . وقد علمتهم المحنة أن يلتزموا بقواعد الغوص الأساسية التي لا يمكن تجاهلها . والاعتماد على النفس ، ومواجهة الشدائد في عزم ، مع تنمية مواهبهم الخاصة ، فسوف يحتاجون إليها يوماً ما !



بتصرف مختصر عن المصدر :

Sports Illustrated Magazine, By Jim Atkinson, July 1978.
Published by Time INC., Rockefeller Center, New York, N.Y
10020, U.S.A



**وقائع حقيقية
وأحداث غريبة**

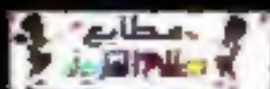
ليس لها أي تفسير على الإطلاق



حدث بالفعل

يقدم هذا الكتاب وقائع حقيقية وأحداثاً حدثت بالفعل من واقع الحياة ، تشكل مآزقاً واقعياً يندرج حدوثه أو حادثها غريباً ليس له أي تفسير على الإطلاق ، أو لجرمة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المترابكة .

وقائع هي ملح الحياة وللمرة التجارب ، وحصيلة العمر ، تكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصالته ، وتلوح الحكمة الكامنة في مجازية الصاعب والحدائد ، وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان ، المستمدة من قوة الإيمان والوعي الكامل بالوجود ، ودوره في الحياة ومدى تمسكه بالمثل والقيم والفضيلة السليمة ، حتى يصبح إنساناً عظيماً بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .



م

الطبعة الأولى: ٢٠٠٠
وتمتدعته: بالذوات الأسماء
في سائر الدول العربية والعمارة